LA REVISTA LÍDER DE MOTOR

Coches 2000

coches TV

SOLO 1'99 €

Nº 171 II MARZO 2024

AVANCE: PEUGEOT RIFTER VUELVE EN DIÉSEL Y GASOLINA

Y ADEMÁS...
REGALO
SUPLEMENTO ESPECIAL COMERCIALES

PRUEBA ECO
197 CV
5,1 l/100 km
TOYOTA C-HR
200H AWD-i REVOLUCIÓN ESTÉTICA

CONTACTO
PEUGEOT E-3008
HASTA 700 KM DE AUTONOMÍA EV

Autonomía: 400 km

AVANCE
LANCIA YPSILON CAMBIO DE PARADIGMA

De 136 a 320 CV

AVANCE
FORD PUMA
RENOVACIÓN EN EL B-SUV MÁS DINÁMICO

Hasta 170 CV

PRUEBA ECO
FIAT 600e LA PRIMA
EL CAPRICHO ITALIANO MÁS FUNCIONAL
Eléctrico, 156 CV

CONTACTO
ŠKODA OCTAVIA
MÁS DISTINGUIDO
ECO con 115 y 150 CV

204 CV
5,9 l/100 km

218 CV
5,8 l/100 km

184 CV
5,9 l/100 km

COMPARATIVA ECO
NISSAN X-TRAIL 1.5 E-POWER 4X2 vs. TOYOTA RAV4 220H ELECTRIC HYBRID vs. HONDA CR-V FULL HYBRID 4X2
LA HIBRIDACIÓN SE IMPONE EN LOS SUV MEDIOS

8 413042 747734 00171

CON LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA

lanzarotecaliente.com

227 kW 309 CV. 1-1,1 l/100 km.
CO_2 22-25 g/km. (WLTP)

SIÉNTETE NX
PÁSATELO LEXUS

HÍBRIDO ENCHUFABLE

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

SUMARIO

Nº 171 || MARZO 2024

8. AVANCE
VOLKSWAGEN GOLF
Matices estéticos para el icónico compacto que recibe nuevo infotainment, más potencia en algunos motores, plug-in con 100 km eléctricos...

18. COMPARATIVA ECO
CUPRA ATECA 2.0 TSI 190 CV DSG 7 4DRIVE vs. MERCEDES-BENZ GLA 200 AMG LINE
Todocaminos medios hay de muchos tipos, pero pocos tan dinámicos y versátiles como el último Ateca 190, aquí enfrentado al renovado GLA 200.

40. COMPARATIVA
DACIA DUSTER EXTREME TCe 150 CV 4X2 EDC vs. DACIA JOGGER EXTREME GO TCe 110 CV
¿Es más excursionista un SUV al uso como el Duster o un crossover familiar como el moderno Jogger? No te pierdas nuestro balance.

71. AVANCE
HYUNDAI BAYON
Puesta al día para el B-SUV coreano, que exhibe nueva estética, sobre todo frontal, y un infotainment más lustroso y avanzado.

Y ADEMÁS:

4. **Actualidad**
6. **Contacto:** SsangYong Tívoli
10. **Contacto:** Peugeot E-3008
14. **Prueba ECO:** Toyota C-HR 200H GR Sport AWD-i
17. **Avance:** MINI Cooper C y Cooper S
24. **Dossier:** MG ZS frente a sus rivales
30. **Superdeportivo:** McLaren GTS
32. **Comparativa ECO:** Ford Puma ST 170 CV MHEV vs. Audi Q2 35 TFSI S tronic 150 CV Black Line Edition vs. Volkswagen T-ROC 1.5 TSI 150 CV DSG7 R Line
46. **Comparativa:** Volkswagen Golf R-line 2.0 TDI 150 CV DSG vs. DS 4 Rivoli BlueHDi 130 EAT8
52. **Prueba ECO:** FIAT 600e La Prima
55. **Avance:** Peugeot Rifter
56. **Comparativa:** SsangYong Torres G15T 4x2 Life vs. SEAT Ateca X-Perience XXL 1.5 TSI
62. **Avance:** Ford Puma
64. **Avance:** Gama Opel 2024
66. **Contacto:** Škoda Octavia
68. **Contacto:** Škoda Kamiq y Scala
69. **Contacto:** SEAT Ibiza 40 Aniversario
70. **Contacto:** Subaru Crosstrek
72. **Comparativa ECO:** Nissan X-Trail 1.5 e-Power 4x2 Tekna vs. Toyota RAV4 220H Electric Hybrid Luxury vs. Honda CR-V Full Hybrid Elegance 4x2
80. **Avance:** Gama Jeep
82. **Avance:** Lancia Ypsilon
84. **Contacto:** Alfa Romeo Giulia y Stelvio Tributo Italia
85. **Avance:** BYD Seal U
86. **Ofertas del mes**
87. **Guía de precios**
98. **Coches del mundo**

CARTA DEL DIRECTOR

BÚSCANOS EN: TikTok COCHESTV

Sueño y conducción

La DGT vuelve a la carga con uno de esos pecados mortales que, de cuando en cuando, viene bien recordar al común de conductores: tan peligroso como el alcohol, y aunque mucho menos conocido como factor de riesgo, conducir durmiendo menos de 6 horas por noche se ha incorporado al listado de malas conductas al volante que pueden hacernos sufrir un siniestro fatal. Recuerda Tráfico que "es difícil estimar cuántos siniestros implican a conductores dormidos, si bien la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sospecha que, solo en 2021, el 7% de los accidentes mortales podrían estar causados por este motivo y que desde hace una década al menos 75 personas pierden la vida y 250 resultan heridas graves cada año por culpa de la somnolencia al volante". Cifras escalofriantes que no solo atañen a los propios conductores somnolientos, también a los pasajeros que les acompañan y al resto de usuarios de la vía que se crucen con ellos. Los españoles dormimos poco y mal, y valoramos poco un recurso natural que puede salvarnos la vida en carretera. Según la Sociedad Española del Sueño descansamos una media de 6,8 horas/noche en el mejor escenario, y la Sociedad Española de Neurología afirma que un 30% de la población padece algún trastorno de sueño (el 4% de forma crónica), "problemas con la almohada pueden acabar en tragedia porque provocan una somnolencia diurna que se agrava con el consumo de drogas o alcohol, o con ciertos medicamentos". El sueño disminuye nuestra respuesta y concentración, resta precisión a nuestras maniobras, altera los reflejos y fuerza una conducción más agresiva.

Eduardo Cano

TOYOTA LAND CRUISER: YA A LA VENTA

Toyota pone a la venta la gama convencional de su nuevo e icónico 4x4 Land Cruiser. Eso sí, solo llega con acabado VX, del que se pondrán 500 unidades a la venta a un precio 76.450 €. Emplea una mecánica turbodiésel de 204 CV sin electrificar (en 2025 añadirá el primer Land Cruiser electrificado ECO), cuenta con tracción total, diferenciales bloqueables y un equipamiento de serie que contempla 7 plazas, iluminación LED, Head-up display, retrovisor interior digital, tapicería en cuero y sistema multimedia de 12,3".

SEAT ATECA FR SPECIAL EDITION: MÁS COMPLETO

SEAT da un impulso a su gama Ateca con un nuevo acabado que combina la estética deportiva de la familia FR con un alto grado de equipamiento. El Ateca FR Special Edition, que es como se llama, cuenta de serie con faros LED, control de ángulo muerto, llantas de 18", asistente de aparcamiento automático, multimedia de 9,2" y portón trasero eléctrico. Únicamente asocia la mecánica de gasolina TSI de 150 CV con tracción delantera, a elegir en cambio manual o automático. Arranca en 30.900 € y, como en toda la gama SEAT, ya ofrece garantía de 10 años de serie.

DACIA ZEN: 7 AÑOS DE TRANQUILIDAD

La firma rumana lanza Dacia ZEN, programa que contempla 7 años de garantía para toda su gama. Este servicio se activa al realizar la revisión oficial en la red comercial Dacia y es válido durante un año, hasta que el vehículo cumpla 7 o bien complete un tope de 150.000 km, lo que antes suceda, siempre que haya sido mantenido con anterioridad conforme a las recomendaciones dictadas por el fabricante. El vehículo se beneficiará de garantía Dacia ZEN si está sin cobertura o en los últimos 12 meses de ella (legal o extendida) y tenga menos de 74 meses (6 años y 2 meses) desde la fecha de primera puesta en circulación con menos de 120.000 km.

SIGNUS MANTIENE TARIFAS

El pasado ejercicio SIGNUS tuvo que elevar el importe de gestión provocado por un alza de los costes de transporte y tratamiento de cada tonelada de neumático gestionada que provocó graves dificultades a todas las plantas de transformación. Pero en el ejercicio 2024 se han hecho todos los ajustes necesarios para mantener las tarifas que se han venido aplicando en 2023. De paso, la compañía nombra a María Paz Robina, directora General de Michelin, nueva presidenta de la entidad para los dos próximos años.

EL ABARTH DE SERIE MÁS POTENTE DE LA HISTORIA

ABARTH 600e
ELÉCTRICO Y EL MÁS DEPORTIVO

Si bien el paso al eléctrico del Abarth 500 ha 'picado' a muchos, la firma italiana continúa expandiendo su gama con modelos cero emisiones más allá del popular urbanita. Es así el turno del 600e, de reciente aparición en la familia Fiat, que pasa por los talleres de Abarth para someterse a una puesta a punto visual y dinámica muy radical. La versión de lanzamiento Scorpionissima estará limitada a 1.949 unidades y ofrecerá, además de un equipamiento más abundante, decoración específica. En cualquier caso, el Abarth 600e emplea un motor 100% eléctrico de 240 CV de potencia que envía al eje delantero. Gracias a un avanzado diferencial de deslizamiento limitado mecánico, la firma transalpina asegura un comportamiento a la altura de las circunstancias, a lo que también ayudará una puesta a punto más firme de la amortiguación y un refuerzo del sistema de frenada. Su llegada al mercado está prevista para final de año.

SUZUKI LITROS X KILOS
EL AHORRO MÁS SOLIDARIO

Un año más, Suzuki Motor Ibérica sigue plenamente implicada en la puesta en marcha de eventos y acciones solidarias que ayuden a los más necesitados. Y dentro de su política de RSC (responsabilidad social corporativa), la prueba de consumo 'Litros por Kilos', que este año ha celebrado su novena edición, es su evento estrella. El pasado 31 de enero Madrid acogía está competición entre periodistas de motor para ver qué pareja reducía más el consumo homologado del Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet 4WD Mild Hybrid en un recorrido periurbano de 57 km. Finalmente, y tras una emocionante competición, la pareja formada por Javier Moltó, de Km77.com, y Carlos Espinosa, de Marca Motor, bajó el gasto a 3,7 l/100 km (-36,1% sobre los 5,8 litros homologados). Esta proeza, y la reducción obtenida por las 19 parejas restantes, ha permitido a la marca japonesa recaudar 3.277 kg de alimentos de primera necesidad donados a la Fundación Banco de Alimentos de Madrid (bajo estas líneas, instante de la entrega). A esa cantidad se han sumado otros 200 kg añadidos de forma altruista por Moltó, por lo que la cifra final ha ascendido a 3.477 kg.

SUZUKI CON EL BANCO DE ALIMENTOS DE MADRID

HASTA

15 AÑOS DE GARANTÍA*
TOYOTA RELAX

LAS APARIENCIAS NO ENGAÑAN

NUEVA GAMA **TOYOTA C-HR** ELECTRIC HYBRID Y PLUG-IN HYBRID

DESDE

200 € AL MES*

48 cuotas.
Entrada: 10.871,60 €.
Última cuota: 18.702,48 €.

INCLUYE 4 AÑOS DE GARANTÍA Y MANTENIMIENTO

Gama Toyota C-HR Electric Hybrid: Emisiones CO_2 (g/km): 105 – 116. Consumo medio (l/100 km): 4,7 – 5,1.
Gama Toyota C-HR Plug-in Hybrid: Emisiones CO_2 (g/km): 19 – 20. Consumo medio (l/100 km): 0,8 – 0,9.

***Precio correspondiente a Toyota C-HR Electric Hybrid 140H Advance. Precio por financiar: 30.800€. Toyota Easy Plus: 800€. PVP al contado sin servicios: 32.500€. Entrada: 10.871,60€. TIN: 8,50%. TAE: 9,83% (Toyota Easy Plus opcional no forma parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE). 49 meses: 48 cuotas de 200€/mes y última cuota: 18.702,48€. Comisión de apertura financiada (2,99%): 619,78€. Importe total del crédito: 21.348,18€ (incluye Toyota Easy Plus). Importe total adeudado: 28.302,48€. Precio total a plazos: 39.174,08€. Coste total del crédito: 7.574,08€. Importe de los intereses: 6.954,30€. Sistema de amortización francés.** Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 17.000€. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía y mantenimiento (un mantenimiento cada 15.000 km o un año, lo que antes suceda).
Incluye la extensión de garantía Toyota Relax, una vez finalizado el período de garantía original de fábrica, el cliente podrá renovar cada año su extensión de garantía al realizar su revisión en la red de talleres oficiales Toyota. Hasta 15 años o 250.000 km (lo que primero ocurra). Modelo visualizado puede no corresponder con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 01/04/2024 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulte condiciones en su concesionario habitual o en toyota.es. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO_2 se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO_2.

SSANGYONG TÍVOLI

Cambio de cara

Renovado por dentro y por fuera, la marca coreana ya vende los nuevos Tívoli y Tívoli Grand que arrancan con mucho equipamiento y precios competitivos.

JUAN PABLO ESTEBAN

Con excepción del pick-up Musso Sports, que ha colocado en el mercado una buena cantidad de unidades, el Tívoli sigue siendo el modelo con más tirón de SSangYong en España. Durante 2023 vendió 652 coches y para 2024 prevé crecer hasta los 2.000 gracias a los cambios realizados en su representante del segmento B-SUV.

Fue presentado en el Salón de Ginebra de 2015, y tras haber sido actualizado en 2019 afronta ahora una nueva etapa con algunas novedades de interés, válidas tanto para el Tívoli como para su hermano alargado Tívoli Grand. La más evidente toca al diseño, sobre todo con un nuevo frontal en el que los antinieblas (ahora triples) cobran más protagonismo, al igual que sucede con la crecida calandra.

El coche mantiene, además de sus dimensiones (mide 4.225 de longitud), sus abultados pasos de rueda y un marcado pilar C, mientras que detrás la luz antiniebla pasa al centro del paragolpes.

En cuanto a llantas, hay opciones desde 16" de acero, esa misma medida en aleación y las más atractivas de 18 y diseño de corte diamantado. Aparte, hay 5 colores de carrocería y hasta 66 combinaciones con techo, capó y retrovisores en diferentes tonalidades.

MUY APROVECHADO

El habitáculo sigue siendo bastante generoso para el tamaño del vehículo (427 litros de maletero), ahora mejor presentado gracias al nuevo panel del climatizador. El equipamiento es suficiente de inicio, si bien destaca la dotación de seguridad (toda, de serie) a la que añade la alerta de arranque de vehículo delantero y aviso de distancia de seguridad.

Más cosas. El voluntarioso motor 1.5 turbo de gasolina, en versiones de 135 y 163 CV, mueve bien al Tívoli, ofreciendo una zona media convincente. Su funcionamiento está mejor resuelto junto al cambio manual, aunque también lo hay automático, ambos con tracción 4x2 y opción a montar el kit de GLP con el que obtiene el sello ECO de Tráfico y amplía autonomía hasta 1.200 km. ■

Cambia el panel del climatizador y combina un cuadro digital de hasta 10,2" en las versiones Limited y multimedia con pantalla táctil de 8.

Las claves

- **Frontal rejuvenecido y climatizador renovado**
- **Nuevas funciones de seguridad**
- **Motor a gasolina 1.5 turbo de 135 o 163 CV. Conversión a GLP ECO por 2.750 €**
- **Acabados Line (17.900 €), Urban Plus (19.900) y Limited (23.700 €), todos con campaña comercial sin financiar**

GARANTÍA DE 5 AÑOS O 100.000 KM

MÁS CAPACIDAD

Como antes, SSangYong vende junto al Tívoli el modelo de carrocería extendida Tívoli Grand. Es 255 mm más largo (4.480) y 33 más alto (1.646 mm). La altura libre al suelo es similar, así como las cotas off-road (empeora sobre todo el ángulo de salida). Lo más destacado es su amplio maletero, 720 litros ampliables a 1.440. Solo se comercializa con el motor más potente, el de 163 CV, tanto con cambio manual como automático y en acabados Urban Plus (desde 22.400 €) y Limited (25.200 €), con opción a kit GLP (sello ECO de la DGT).

NUEVO CLE COUPÉ.

Inspirado por el deseo.

Descubre el poder de la inspiración con la elegancia y deportividad del nuevo CLE Coupé de Mercedes-Benz. Disfruta de su espectacular diseño y de su innovador interior, con el sistema MBUX de tercera generación y su avanzada tecnología de vanguardia. Inspírate.

Consumo combustible combinado (WLTP). 4,7-7,1 (l/100 km). Emisiones CO_2 ciclo mixto (WLTP) 123-162 (g/km).

VOLKSWAGEN GOLF

Pinceladas refrescantes

Actualización de la gama Golf que cambia ligeramente de imagen, estrena un multimedia, ahora sí, como Dios manda, y gana capacidades en los híbrido enchufables, entre otros.

E. CANO

El puesto de mando recibe un sistema de infoentretenimiento, ahora sí, como se espera de la marca. También botones mecánicos en el volante, y no táctiles.

Firma luminosa de nueva generación para toda la gama.

Versión R con asientos delanteros eléctricos de corte baquet.

Volkswagen actualiza el compacto Golf, modelo icono que siempre fue indiscutible en los top de ventas europeos y que ahora, con la oleada SUV, no atraviesa su mayor tirón de ventas. Para invertir las tornas, tanto la berlina de 5 puertas como el familiar Variant refrescan exterior con ligeras pinceladas (paragolpes, juegos de llantas...) Además, según versiones los faros de serie son LED Performance, que añaden el emblema de Volkswagen iluminado en la parrilla, o Matrix LED IQ.LIGHT, que además de lo anterior añaden tecnología matricial y reciben un haz de largo alcance más profundo (500 metros) y tres coreografías a elegir cuando se abre o cierra el coche.

POR FIN

Entre tanto, el Golf ha resuelto de una vez por todas aspectos permanentemente criticados, como los mandos táctiles sobre el volante y, tanto o más, el sistema multimedia.

Los primeros pasan a ser mecánicos en vez de táctiles/hápticos, igual que en el último Tiguan, lo que conduciendo gana precisión y ahorra distracciones. Un acierto.

Por lo que toca al infotainment, mantiene diales táctiles a pie de pantalla para regular la temperatura de piloto y acompañante y el volumen del sistema de audio, pero al fin van retroiluminados para manejarlos en ausencia de luz sin riesgo a equivocarse o tener que entrar en el correspondiente menú. De hecho, este infoentretenimiento es el nuevo MIB4 de VW sobre pantallas de 10,4 (modelo Ready 2 Discover) y 12,9" (el llamado Discover).

Otra novedad es la integración de inteligencia artificial ChatGPT, si bien, apuntan sus responsables, esta aplicación no llegará hasta el segundo trimestre de 2024 "a gran parte de los modelos de producción". Entre tanto, el reconocimiento de voz ya permite controlar el propio infoentretenimiento, la navegación, la climatización, responde a preguntas

Las claves

- Aspecto exterior renovado (colores, llantas, paragolpes, faros...)
- Infotainment de nuevo cuño en 10,4 y 12,9"
- Más potencia en GTI y GTE
- eHybrid y GTE con hasta 100 km EV y mayor potencia de recarga

EN PRINCIPIO, DE 115 A 272 CV

de conocimiento general... En un futuro añadirá otras funcionalidades para enriquecer conversaciones, aclarar dudas, interactuar con un lenguaje más intuitivo, recibir información específica sobre el vehículo, etc. Se activa diciendo "Hola IDA", o bien pulsando un botón del volante. Otras primicias pasan por el aparcamiento remoto desde el móvil y por el sistema de cámaras 360 que consagran una vista cenital, para maniobrar con mayor seguridad. ■

Nuevos faros LED en toda la gama, matriciales LED IQ.LIGHT con mayor alcance en largas, por ejemplo el GTI.

GRAN AUTONOMÍA EV EN EL GTE

Sobre mecánicas, el **nuevo Golf gana potencia en versiones GTI (265 CV en** vez de 245) e híbrida **enchufable** GTE (272 CV por 245), **que se** acompaña de un e**Hybrid** de 204 CV. Estos **llevan** nueva batería de 19,7 **kWh** (antes 10,6) para una **autonomía eléctrica de unos 100** km, y suben recarga **en corriente alterna a 11 kW (anteriormente 3,6)** y, ojo, admiten continua a 50. Por lo demás, el Golf mantiene los turbodiésel 2.0 de 115 y 150 CV y los de gasolina 1.5 TSI de 115 y 150 CV, ambos híbridos ligeros ECO. Llegará un 2.0 TSI de tracción total 4MOTION y 204 CV, un GTI Sport y un Golf R. El cambio, manual o automático DSG, según variantes.

PEUGEOT E-3008

Cambia el paradigma

Coches es de los pocos medios españoles de motor que ya ha conducido el nuevo SUV medio del león, un ambicioso modelo que debuta, sí, en versión eléctrica y que añadirá otras propuestas.

EDUARDO CANO FOTOS PALOMA SORIA

Fiel al concepto i-Cockpit (pequeño volante e instrumentación por encima), el nuevo Peugeot resulta de lo más ergonómico; la elevada consola va tapizada.

Cuenta con lo último de la marca en infotainment, equipado con i-Toogles personalizables (izquierda). El selector del cambio (derecha) va en el cuadro.

Días antes de su presentación internacional a medios especializados en Cannes (Francia), hemos conducido en Madrid, por primera vez, el nuevo Peugeot E-3008. Esa 'E' anuncia, como en otros del león, su condición eléctrica, aunque como en su antecesor la gama propone una versión de gasolina híbrida ligera Hybrid 136 e-DCS6 con 136 CV (viñeta ECO de la DGT) con capacidad para moverse sin gasolina, por ejemplo, al maniobrar.

Más adelante también lo habrá híbrido enchufable, previsiblemente con una más de una variante (anteriormente, 180, 225 y hasta 300 CV con tracción total), pero nada de diésel.

Entre tanto, la nueva plataforma STELA-Medium que lo soporta ha sido específicamente desarrollada para albergar declinaciones eléctricas E-3008 como la que nos ocupa. De hecho, es un vehículo nacido eléctrico y capacitado para acoplar propulsores como el híbrido ligero, y no al revés como era la norma en otros vehículos hasta no hace tanto. Eléctrico lo hay de 213, 230 y 326 CV, este (Electric 320 Dual Motor AWD) con doble motor y tracción integral (delantera en el resto, todos automáticos).

AIRE CUPÉ

El coche mide 4,54 metros de largo y exhibe una silueta de aire cupé que, sin embargo, no condiciona la habitabilidad: son 5 plazas, mientras que 4 adultos de 1,80 metros viajan bien en su interior. Además, el maletero oscila entre 470 (el AWD) y 520 litros, lo que está francamente bien. De igual modo, presume de calidad: en rigor, nada que envidiar a la reputada competencia Premium equiparable (y hablo de los recurrentes Audi, BMW y Mercedes-Benz), ni por materiales ni por ajustes a la vista y el tacto. También es muy ergonómico a los mandos, algo inherente a la saga 3008. Personalmente echo en falta un ajuste

Instrumentación panorámica (21") de tipo flotante: no apoya directamente.

individualizado del climatizador en las plazas traseras y poco más, porque viene con todo lo que se espera un coche nuevo, que lo es, pero sobre todo que se siente como tal: instrumentación y multimedia, brazos de intermitentes inéditos, botonería general... Sí, hay algún pulsador heredado, común a otros del grupo Stellantis, pero nada que desentone.

Vuelvo a las declinaciones eléctricas, basadas en una arquitectura de 400 voltios. Sus baterías son de 73 kWh, para los E-3008 de 210 y 320 CV, y de 98 en la versión Long Range, que es la de 230 CV. En los primeros la autonomía oficial cifra 525 km, que sube, atento, a nada menos que 700 en el último. La recarga es siempre a 11 kW en corriente alterna o a 22 pagando aparte, mientras

Faros LED matriciales y firma luminosa (delantera y trasera) realmente llamativa.

Recarga a 11 kW en CA o a 22 en opción, y en CC a 160 kW.

que en continua llegan a 160 (del 20 al 80% en media hora en la pila pequeña y en algo menos en la superior). Por cierto, disfrutan de tecnología de carga hacia el exterior V2L, por ejemplo para recargar una bici eléctrica.

MODOS Y RETENCIÓN

En el E-3008 hay modos de marcha Normal (70% de recorrido del acelerador, con potencia y par máximo recortados), Eco (la mayor eficiencia limitando potencia, par y rendimiento de climatización), Sport (entrega las máximas prestaciones) y 4WD (hasta 135 km/h los dos propulsores del Electric 320 Dual Motor funcionan al tiempo para asegurar tracción total). También hay 3 niveles de recuperación de energía en marcha: Baja, Media y Alta, en los dos últimos, por intensidad, activando las luces de freno automáticamente al soltar el acelerador. No falta en estas declinaciones una bomba de calor que en invierno permite ahorrar consumo

Voy rápidamente con mis sensaciones de conducción, breves por lo rápido de la prueba en sí. He llevado el eléctrico más sencillo, todo suavidad... como buen eléctrico. Es suficientemente rápido (que no deportivo), sprinta y recupera bien, es sencillísimo de llevar, cómodo... y parece eficiente, según lo esperado: sobre 18 kWh/100 km reales con dos a bordo por vías periurbanas. ■

Las claves

- Nuevo modelo desde 36.600 €
- Gasolina híbrido ligero ECO (136 CV) y eléctrico CERO E-3008 (210, 230 y 320 CV), todos automáticos
- Tracción delantera/total
- E-3008: autonomía de hasta 700 km

PRECIOS INICIALES

La gama debutante parte de 36.600 € (3008 Hybrid 136 e-DCS6 Allure, o 41.160 en nivel superior GT), que son 46.600 el eléctrico más asequible (E-3008 157 kW Allure), o 51.660 en GT; nada sabemos aún de las tarifas que exigen el E-3008 Electric 320 Dual Motor AWD y el más capaz (en lo que a autonomía refiere) E-3008 230 Long Range. Faros matriciales, asientos ergonómicos AGR o cámara trasera son de serie en toda la gama, con otros como el control activo de velocidad con adelantamiento automático en opción.

DS 4 CON CHATGPT

Pregúntale al coche

Una auténtica revolución en el mundo de la automoción: ChatGPT, el modelo de inteligencia artificial generativa más conocido a escala global, llega ahora al mundo de las cuatro ruedas gracias a DS Automobiles, elevando la experiencia de conducción a una nueva dimensión para disfrutar al máximo del arte francés de viajar.

Con ChatGPT, el sistema de reconocimiento de voz de todos los modelos de DS Automobiles equipados con infotainment DS IRIS SYSTEM se convierte en el perfecto aliado para realizar compras, entretener a los niños (cuando viajando se aburren, sobre todo en largos trayectos), planificar vacaciones o conocer los puntos y atractivos más sugerentes de las poblaciones que atravesamos o, sencillamente, de los lugares que nos pasen por la imaginación.

ChatGPT, que gracias a DS llega en primicia al mundo del automóvil en nuestro continente, está disponible en toda la gama: DS 3, DS 4 (en las imágenes), DS 7 y DS 9. Va integrado en el sistema DS IRIS y para usarlo basta decir "OK IRIS" o bien presionar el botón específico del volante (con un pequeño

En la práctica ChatGPT no solo complementa al comando de voz de los modelos de DS Automobiles como DS 4, sino que actúa como tal de forma más natural, divertida y completa. Sus numerosísimas posibilidades sorprenden a todos.

<< Para activarlo basta decir "OK IRIS" o pulsar un botón >>

ChatGPT es gratuito para modelos de DS Automobiles matriculados hasta finales de febrero de 2024.

micrófono grabado para identificarlo, actúa el comando de voz del vehículo). Es decir, en ningún momento utilizarlo conlleva retirar la vista de la carretera o quitar las manos del volante. Y es que la interacción de voz con el chatbot comienza automáticamente, de forma segura.

CUÉNTAME UN CUENTO

Pongamos otros ejemplos de su utilidad, pues esta innovadora y versátil herramienta, que autoriza preguntar desde ideas para regalar a recetas e ingredientes para preparar una comida, y desde luego otros muchos como pedir un cuento con moraleja incluida o una canción personalizada (idioma, año, protagonista...), propone informaciones útiles que, a buen seguro, todos encontrarán prácticas. Sin ir más lejos, dónde tomar el mejor aperitivo en un determinada localidad o qué visitar en ella en una escapada de fin de semana. Como resultado, los usuarios de los modelos DS disfrutan de una experiencia conversacional revolucionaria con acceso a informaciones de máxima utilidad y capacidad para completar una enorme variedad de tareas.

La integración de ChatGPT (basado en la versión 3.5 con información actualizada hasta 2021) con DS IRIS SYSTEM se ofrece sin coste adicional durante un periodo de seis meses, si la suscripción se contrata hasta el 29 de febrero de 2024. Esta función, que se puede activar instantáneamente de forma remota, está disponible en todos los vehículos DS equipados con DS IRIS SYSTEM para los mercados de Francia, Alemania, Reino Unido, España e Italia, en cada uno de ellos en sus respectivos idiomas.

ChatGPT

TOYOTA C-HR 200H GR SPORT AWD-i

El preferido de la casa

Con permiso del Corolla, que le aventaja en algunas unidades en ventas totales, este compacto crossover japonés ha conseguido hacerse un hueco importante en la marca. No es el más capaz, ni el más rápido, pero su imagen rompedora y la tecnología híbrida, más en esta segunda generación, le sitúan entre los más demandados del segmento.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

TOYOTA C-HR 200H GR SPORT AWD-i

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
CILINDRADA	1.987 cm³
POTENCIA	152 CV a 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	190 Nm entre 4.400 y 5.200 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	113/41 CV
PAR MÁXIMO	206/84 Nm
BATERÍA	0,91 kWh
POTENCIA COMBINADA	197 CV
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	7,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,1 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.362 / 1.832 / 1.558 mm
NEUMÁTICOS	225/50 R19
PESO EN VACÍO	1.535 kg
MALETERO	362 litros
PRECIO	40.500 €
GAMA DESDE	31.750 €
CUOTA MES*	303 € / mes
LANZAMIENTO	Julio 2023

*Consultar condiciones en www.toyota.es

Hay modelos que, sin saber por qué, llegan y triunfan. Digo esto porque el C-HR es un coche singular dentro de su clase, mezcla de SUV (pero de limitadas cotas off-road) y crossover cupé que desde sus orígenes, allá por 2017, se jugó todo a la carta de la hibridación.

La fórmula planteada por Toyota, actualizada en 2020 y el año pasado renovada con la segunda generación, conforma, en conjunto un coche apetecible. Disponer del sello ECO siempre ha sido una de sus bazas, y su mecánica electrificada sin enchufe (esta entrega también estrena versión plug-in) es un valor seguro.

PROGRESIÓN PALPABLE

Conocido de anteriores pruebas, cuando me subo al nuevo C-HR nada me sorprende especialmente. Hay poca revolución, aunque se nota que ha avanzado y vuelve a exponer un estilo llamativo. En esa línea, ahora te recibe con un salpicadero mejor presentado, ya con una digitalización (tanto cuadro como pantalla central) actual y materiales que sin ser de gama alta denotan más empaque. Vamos, que se nota más coche en este sentido, con mandos funcionales y rápidos de entender tras unos días de uso.

Por espacio es parecido al anterior: comparado con otros vehículos de su tipo, el C-HR no destaca, siendo suficiente para cuatro

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

adultos. Pese a los cambios de esta generación, que gana algunos milímetros detrás hasta el techo y la luneta trasera mejora la visión a través del espejo interior, sigue pecando de una zona trasera un poco oscura (las ventanas ahí son diminutas y el montante lateral queda cerca de la cabeza), y el umbral de acceso es discreto.

Lo mejor del C-HR es su facilidad de conducción: no hay cambio manual ni levas para establecer etapas en su caja automática. Tampoco hay que preocuparse por cuándo actúan los motores eléctricos, que trabajan según necesidades. La tecnología híbrida de Toyota me sigue pareciendo ejemplar para una conducción sin acusados cambios de ritmo. En la combinación probada 200H de 197 CV (hay otra 140H de 140 CV), con tracción total gracias a la incorporación de un motor eléctrico adicional en el eje trasero (novedad en la gama), el funcionamiento es agradable y no falto de reprís: 0-100 km/h en 7,9 segundos.

Durante breves intervalos (como al maniobrar, poca carga sobre acelerador...) el movimiento solo eléctrico le permite contener con nota el consumo: es excelente en recorridos interurbanos (por debajo de 5 l/100 km) y todavía bueno en vías más rápidas (media total de 5,5 a 7 litros). →

SUS RIVALES

HYUNDAI KONA N LINE STYLE 1.6 GDI HEV DCT

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea + eléctrico
CILINDRADA	1.580 cm³
POTENCIA	141 CV
CONSUMO	4,6 l/100 km (WLTP)
PRECIO	40.990 €

La versión híbrida del Kona en su acabado más alto cuesta prácticamente lo mismo que el C-HR, pero es mucho menos potente y no puede asociar tracción total.

HONDA HR-V ADVANCE STYLE i-MMD eCVT

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea + eléctrico
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	131 CV
CONSUMO	5,4 l/100 km (WLTP)
PRECIO	40.010 €

Como el de Hyundai, el esquema híbrido del HR-V tiene menor potencia y carece de 4x4. El maletero es más pequeño, aunque es un producto bien equipado y sus plazas traseras son más amplias.

1 El cuadro digital es de 12,3" desde el primer acabado, mucho más moderno. Ofrece 3 patrones de visualización y 4 estilos. **2** Selector de los modos de conducción, mediante una leva algo pequeña. Hay programas Eco, Normal, Custom y Sport. **3** El equipo multimedia, sin ser el más avanzado de su clase, supone un cambio importante respecto a la anterior generación.

LA DIFERENCIA CON EL ANTERIOR C-HR ES CLARA; SALPICADERO NUEVO Y DE MÁS CALIDAD

Se trata, no obstante, de un coche que ofrece sensaciones particulares al volante porque, al acelerar con vehemencia (un adelantamiento, un cambio brusco de pendiente...) el sistema de propulsión hace girar el motor a un elevado régimen y lo mantiene ahí sin la coordinación entre velocidad y sonoridad mecánica de un motor convencional. A poco que aliviemos acelerador el sonido baja y vuelve ese agrado, en todo caso, mejorado respecto a su predecesor. Un comportamiento, en definitiva, supeditado al consumo más que a las sensaciones deportivas, pese a que el chasis aguanta muy bien una marcha alegre.

¿EXCURSIONISTA?

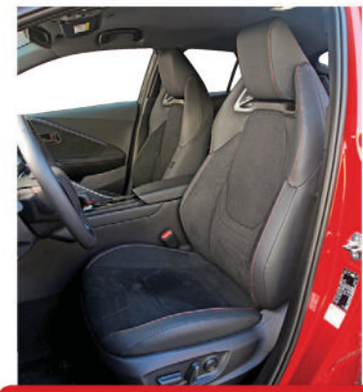
Filtra bien el terreno, es estable y no desentona en carreteras viradas, mientras decelera con un pedal de freno progresivo (debuta en la serie la frenada automática predictiva según el tráfico). Hay mucha cuerda para este renovado Toyota que hasta se atreve por superficies menos adherentes que el anterior gracias a la tracción total, otro plus de seguridad (más que para uso campero) en el exitoso C-HR. ■

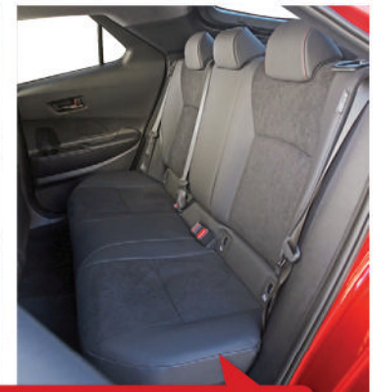
Este acabado incluye faros delanteros PRISMALED, los más avanzados disponibles para el coche.

Suficiente pero por debajo de lo que ofrece el segmento. El escalón de acceso es elevado; el portón, motorizado.

EL PROBADOR OPINA

Es un poco más refinado que antes, mejor equipado (sensores de seguridad más potentes, asistentes optimizados, multimedia actual...) y su motor híbrido funciona muy bien para una conducción poco deportiva. En conjunto, un buen producto que sigue destacando más en ciudad y extrarradio que en larga distancia o como coche familiar, porque el espacio tampoco es boyante.





HABITÁCULO CORRECTO, DETRÁS, ALGO OSCURO

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática con asistente de dirección; 8 airbags; asistente de mantenimiento de carril; control de ángulo muerto y tráfico trasero cruzado; reconocimiento de señales; asistente de salida segura; control de crucero adaptativo; asistente de luces de carretera; faros PrismaLED; llantas de 19"; portón trasero eléctrico; retrovisores exteriores eléctricos y calefactables; sensores de aparcamiento delanteros y traseros con frenado automático y cámara; acceso y arranque sin llave; iluminación ambiente configurable; asientos deportivos eléctricos y calefactables; tapicería de ante y cuero ecológico; ionizador de partículas nanoe X; cargador de teléfono inalámbrico Qi; cuadro digital de 12,3"; multimedia Toyota Smart Connect+ con pantalla de 12,3" y navegación; Apple CarPlay y Android Auto sin cable y reconocimiento de voz con lenguaje natural,
OPCIONES Pintura bitono metalizada (sin coste); y bitono perlada (200 €); llantas de 19" en antracita (1.320 €).

MINI COOPER C/COOPER S

Respira: también lo hay de gasolina

Pensábamos que el nuevo MINI se relegaría a versiones eléctricas, pero no: también viene con dos motores de gasolina, de 156 y 204 CV.

E. CANO

Pantalla circular OLED (Interaction Unit) por toda instrumentación.

Por descontado, marcas como MINI apuestan a fondo por la electrificación: ahí están sus nuevos Countryman (versión E, de 204 CV), el inminente y pequeño crossover Aceman (en breve en estas páginas, nace de la colaboración con la china GWM, mide 4,08 metros, es de 5 puertas y lleva batería de 54,2 kWh) y, en carrocería utilitaria, las alternativas Cooper E y MINI Cooper SE de 184 y 218 CV, respectivamente. Pero como ahora mismo apostar todo a la 'chispa' es casi jugársela, sobre todo con nuevos lanzamientos y en mercados como el patrio, en la firma inglesa de BMW Group han optado por una agenda más amplia que, claro está, incluya motorizaciones de gasolina.

SOLO AUTOMÁTICOS

Dicho y hecho: aquí tienes los flamantes MINI Cooper C y Cooper S, a la venta este mismo año. Frente a sus alternativas eléctricas el parecido es casi total, pero no. De entrada, el parabrisas de los últimos MINI va menos inclinado, mientras que aletas y faros (con animaciones de encendido/apagado) son parte del capó. El más sencillo acude a un 1.5 turbo de 3 cilindros y 156 CV (230 Nm de par máximo y 0-100 km/h de 7,7 segundos), mientras el S apuesta por un 2.0 turbo de 4 cilindros y 204 CV (300 Nm y 6,6 segundos hasta 100 km/h).

Son estrictos tracción delantera y acoplan, como única alternativa, cambio automático y secuencial de doble embrague y 7 velocidades. Según parece, no cuentan con ningún tipo de hibridación, por lo que lucirán el sello medioambiental C de la DGT. ■

LA NUEVA ERA

El tradicional planteamiento interior MINI llega ahora a un estadio de total modernidad, con instrumentación central en pantalla circular OLED de 24 cm de diámetro Interaction Unit para la instrumentación, accesos directos de navegación (MINI Operating System 9 de realidad aumentada), audio, teléfono y climatizador y widgets configurables.

Todo es nuevo en el MINI a punto de aterrizar en los comercios, como las imaginativas tapicerías realizadas con materiales reciclados.

4 PLAZAS Y MALETERO DE 210 LITROS

Las claves

- Nuevas versiones de gasolina para el último MINI 3p
- Cooper C con 156 CV y Cooper S, de 204
- Cambio automático de 7 marchas y tracción delantera
- Viñeta C de Tráfico

CUPRA ATECA 2.0 TSI 190 CV DSG 7 4DRIVE vs. MERCEDES-BENZ GLA 200 AMG LINE

Toque picante

A estas alturas queda claro que la practicidad no está reñida con la deportividad y que ambos conceptos pueden combinar bajo el paraguas del formato SUV que tanto gusta. Es lo que ha hecho CUPRA con el Ateca, que acaba de estrenar una versión más accesible. Y Mercedes-Benz con el GLA, recién puesto al día y que añade a la mezcla la etiqueta ECO de la DGT.

ÁLVARO RUIZ PALOMA SORIA

Que el mercado tenga más segmentos y tipos de coches que nunca da pie a que los fabricantes se atrevan a lanzar cosas cada vez más atrevidas, alejadas de lo convencional. Así nacieron los SUV deportivos, pese a que ambos conceptos, a priori, no parezcan casar. Pero la realidad es que estos vehículos gustan, tanto que han ido extendiéndose a casi todas las categorías. Primero estaban reservados a las gamas más altas y no eran muy prácticos para el día a día, normalmente por ser demasiado potentes y gastones. Ahora las cosas han cambiado y hay todocaminos de aire deportivo más accesibles y, sobre todo, con más sentido cotidiano.

El CUPRA Ateca es el ejemplo perfecto, sobre todo ahora. Fue el primer coche de la compañía

FICHA TÉCNICA

CUPRA ATECA 2.0 TSI 190 CV DSG 7 4DRIVE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.984 cm³
POTENCIA	190 CV a 4.200 rpm
PAR MÁXIMO	320 Nm a 1.500 rpm
V. MÁXIMA	212 km/h
ACELERACIÓN	7,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	8,1 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.381 / 1.841 / 1.611 mm
NEUMÁTICOS	245 / 40 R 19
PESO EN VACÍO	1.580 kg
MALETERO	485 litros
PRECIO	45.050 €
GAMA DESDE	45.050 €
CUOTA RENTING	669 € / mes
LANZAMIENTO	Junio de 2023

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

cuando se convirtió en marca independiente de SEAT, entonces con 300 CV. Recientemente ha ampliado gama con una variante menos enérgica y más asequible. CUPRA sabe que el Ateca sigue gustando y que sigue en plena forma, así que ha decidido abrir el abanico de clientes para llegar a un público más amplio y, de paso, ganar presencia entre los SUV compactos Premium, dejando de apostarlo todo a una sola versión demasiado picante (gravosa, potente, sedienta...) para muchos.

LA DOSIS JUSTA

El Ateca de 300 CV sigue disponible para todo aquel que busque ese extra dinámico, pero este de 190 encaja con aquellos que primen la dosis justa. Es algo similar a lo que ofrecen algunos restaurantes cuando pides salsa picante: dan elegir entre la que pica mucho, que sería el Ateca de 300 CV, y la que pica lo necesario como para que la mayoría de mortales lo soporten, que sería el de 190. De paso, estos últimos se ahorran 6.450 €, pero disfrutan del mismo diseño, del mismo equipamiento y de la misma puesta a punto, además de tener también el mismo cambio automático de DSG de 7 marchas e idéntico esquema de tracción total 4Drive.

A través de la nueva declinación, el Ateca pone las cosas más difíciles a sus rivales. Hasta ahora, solo podía enfrentarse a modelos como el Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC, pero ahora también apunta a las variantes más sencillas (y más vendidas) de propuestas como la de la estrella. Sin ir más lejos, se ha convertido en competidor del GLA 200. Sí, el alemán es menos potente, pero juegan en la misma liga si ha- →

FICHA TÉCNICA

MERCEDES-BENZ GLA 200 AMG LINE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.333 cm³
POTENCIA	163 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	270 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	210 km/h
ACELERACIÓN	8,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	6,7 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.412 / 1.834 / 1.616 mm
NEUMÁTICOS	235 / 55 R 18
PESO EN VACÍO	1.570 kg
MALETERO	425-1.420 litros
PRECIO	51.219 €
GAMA DESDE	46.503 €
CUOTA RENTING*	754 € / mes
LANZAMIENTO	Mayo de 2023

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

LA ACTUALIZACIÓN DEL GLA HACE DE ESTE 200 UNA VERSIÓN ECO

PRECIO: 51.219 €

Pintura metalizada 1.037 €

Frenos deportivos De serie

HAY UN CUPRA ATECA MÁS POTENTE DE 300 CV

Faros LED, antiniebla LED e intermitentes dinámicos también LED. La iluminación interior también es LED al completo.

Las llantas de serie son de 19". Hay otros diseños disponibles de forma opcional, siempre en ese diámetro.

Maletero muy práctico por capacidad, forma y hasta boca de carga.

blamos de precio, tamaño y planteamiento porque solo hace falta equiparlo con paquete AMG Line para transformarlo en un SUV compacto con la dosis justa de picante de la que hablábamos. Y para los que quieran aderezo del que hace llorar restan los AMG de 306 y 421 CV.

UN PEAJE CLARO

Claro que Mercedes-Benz sigue siendo Mercedes-Benz, y elegir ese pack implica incrementar la factura final 4.715 € y empezar a inclinar la balanza del precio a favor de su competidor, que además es más potente y 4x4, mientras que el GLA 200 solo puede ser de tracción delantera.

Esto último tiene su lado bueno y su lado menos bueno. Sin duda, marca la diferencia para alguien que necesite remolcar un carro o una caravana, y también para quien viva en zonas con mal tiempo y de firmes resbaladizos. A nivel dinámico es un plus, pero no es determinante en coches de esta potencia (sí lo es en el CUPRA Ateca de 300 CV y en el Mercedes-AMG GLA 35, ambos con doble tracción). Lo no tan bueno de las 4 ruedas motrices es que si no se necesitan suponen más lastre y consumo. En el caso que nos ocupa, mientras que el GLA 200 se conforma con 7 l/100 km, con el Ateca cuesta ver registros por debajo de 8,5, hasta en autovía.

El portón trasero puede ser eléctrico opcionalmente y manos libres (se abre pasando el pie por debajo).

También ayuda que el motor de gasolina del de la estrella cuente con micro hibridación. El del Ateca no está electrificado de ninguna manera, por lo que el alemán luce la enseña ECO de la DGT y el español ha de conformarse con la C. Más allá de la pegatina, la hibridación ligera se nota, no solo para ahorrar un pelín, sino para que la conducción sea más cómoda. Y es que al llegar a un semáforo o un stop el motor de gasolina se para unos metros antes de hacerlo el vehículo. Luego, al arran- →

MATERIALES AGRADABLES A LA VISTA Y EL TACTO; LA ERGONOMÍA ES INMEJORABLE

El motor 2.0 TSI de 190 CV solo puede ir ligado a un cambio automático de doble embrague y 7 marchas.

1 Cuadro digital totalmente configurable y personalizable con varias vistas, también muestra gran cantidad de datos. **2** Hay 4 modos de conducción preconfigurados, Comfort, Sport, nieve y Offroad, y añade un quinto configurable. **3** Pantalla táctil central de 9,2" y multimedia puntero en conectividad, pero mejorable en fluidez. Requiere tiempo para acostumbrarse a sus menús.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Llantas de aleación de 19"; faros full LED; barras longitudinales del techo; retrovisores exteriores ajustables/abatibles eléctricamente, térmicos, con descenso del retrovisor del acompañante; retrovisor interior antideslumbrante; iluminación ambiental; infotainment opcional con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; acceso y arranque sin llave; climatizador bizona; dirección dinámica; control de crucero adaptativo hasta 210 km/h; control por voz y reposabrazos central delantero.

OPCIONES Pintura metalizada (655 €); pintura custom (963 €); llantas de 19" en negro y cobre MachinedR (1.088 €); asientos Bucket con tapicería de piel en color Negro o en Azul Petrol (1.127 €); Tech Pack 360 con Top View Camera, portón trasero eléctrico + pedal virtual, cargador inalámbrico y Safe & Driving pack XL (1.620 €); Winter Pack con parabrisas térmico, asientos delanteros calefactables, asiento del conductor eléctrico y memoria (1.310 €) y DCC (control de chasis adaptativo, 790 €).

EQUILIBRIO ENTRE SUJECIÓN Y CONFORT DELANTE; DETRÁS ES AMPLIO EN TODAS LAS COTAS

TODO A MANO: POSICIÓN DE CONDUCCIÓN CÓMODA Y CALIDAD INTACHABLE

La gama GLA al completo lleva cambio automático con la palanca selectora tras el volante.

1 La instrumentación digital tiene varias visualizaciones (con nuevos diseños) y es muy personalizable. No puede ser más completa en cuanto a información. **2** Mantiene botones físicos para el climatizador; son muy prácticos. **3** El multimedia, con pantalla de 10,25", también se ha puesto al día: ahora es más rápido y no hace falta cable para Apple CarPlay/Android Auto.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Llantas de aleación de 19"; faros LED High Performance; sensor de lluvia; sensor de luces; asientos deportivos; tren de rodaje de confort de altura rebajada; sistema de frenos deportivos; volante deportivo multifunción forrado en cuero napa; sonido deportivo del motor; techo interior de tela en color negro; kit estético AMG; cristales calorífugos tintados oscuros; asientos delanteros calefactados; ayuda activa para aparcar con Parktronic; cámara de marcha atrás; portón trasero Easy-Pack; acceso y arranque sin llave; sistema inalámbrico de carga para móviles; iluminación ambiente 64 colores; cuadro digital; retrovisores exteriores abatibles eléctricamente; retrovisor interior antideslumbrante; revestimientos en pasarruedas color carrocería; levas de cambio en el volante galvanizadas; tapicería símil de cuero Artico y microfibra en negro con costuras de adorno en color de contraste rojo; climatizador bizona. **OPCIONES:** Pintura metalizada (1.037 €); llantas de 20" multirradio (1.798 €); faros Multibeam LED (402 €); techo corredizo panorámico (1.659 €); tapicería de cuero y asientos calefactables (1.383 €).

ASIENTOS MENOS DEPORTIVOS QUE LOS DEL ATECA Y PLAZAS TRASERAS MÁS JUSTAS, SOLO CORRECTAS

car, el GLA también es más suave que el Ateca.

En general, el primero está un punto por encima si hablamos de confort. Su insonorización es mejor y el motor de 1,33 litros es menos rumoroso que el 2.0 patrio, salvo cuando activas el modo de conducción deportivo, que invade el interior con un ruido artificial procedente de los altavoces para crear un ambiente más racing.

Algo completamente innecesario, pues de paso el tacto de conducción del GLA es menos deportivo que el del Ateca. En el modo de conducción Sport, el CUPRA tiene una dirección más directa y precisa. Con chasis adaptativo (790 €) la suspensión gana mucha firmeza: le hace parecer un León, no da la impresión de SUV que roza 1.600 kg. Es más ágil que su rival, y eso que el GLA también se mueve muy bien en tramos de curvas, pero es el chasis es tan bueno que los 190 CV hasta llegan a parecer escasos. Ahí es donde entra en juego el de 300 CV...

ESPÍRITU FAMILIAR

Pero, sí, para la mayoría de conductores este Ateca de 190 tiene solvencia sobrada ante cualquier escenario, además de un nivel de picante ligeramente superior al del GLA 200.

Dejando a un lado la deportividad, dan la talla como familiares: son cómodos, están bien hechos y pueden ir muy equipados. El Ateca gana la partida del espacio, tanto porque sus plazas traseras son más amplias como por un maletero mayor. El GLA, en cambio, es más tecnológico, gracias a un multimedia más rápido o a los faros LED matriciales ausentes en aquel, más económico y, ojo, no mucho menos exclusivo.

EL PROBADOR OPINA

Por precio, espacio interior, comportamiento y mayor potencia me quedaría con el Ateca, pero echo en falta poder elegir esta versión solo con tracción delantera, pues muchos no necesitarán la total que sube precio y consumo. También le iría de cine la electrificación del GLA para lucir el sello ECO, pero a la hora de la verdad es más barato, más amplio y dinámicamente superior.

Los faros LED de serie son buenos, pero merece la pena gastar 402 € en estos otros matriciales opcionales.

Las llantas que vienen de serie son de 19". Las que ves de la la unidad de pruebas son opcionales, de 20.

El maletero no destaca por capacidad, pero tiene una buena boca y además el diseño global es bastante limpio.

MG ZS FRENTE A SUS RIVALES

Economía de ahorro

De promesa a absoluta realidad: la irrupción de MG en nuestro mercado ha provocado un auténtico terremoto en las matriculaciones, pues la firma asiática ya supera a históricas como Nissan y Opel. Su principal reclamo es el ZS, que sigue la máxima del 'más por menos'.

KARAM EL SHENAWY

Viendo cómo han empezado las matriculaciones de coches nuevos en 2024 uno podría pensar que la vida sigue igual. Los todocaminos compactos siguen liderando el mercado, Tesla domina una electrificación que avanza a paso lento y el Dacia Sandero se mantiene como el modelo más vendido. Pero en el horizonte hay una marca que acecha toda esta estabilidad: MG. La otrora firma británica reconvertida a fabricante chino empieza a establecerse como alternativa: en 2023 consiguió poner en circulación nada menos que 29.048 unidades, superando a marcas históricamente asentadas como Nissan y Opel e incluso acercándose a Ford y Škoda. Desde luego, ya es el fabricante chino más popular de entre todos los que han aterrizado en nuestras fronteras.

GRAN PROGRESIÓN

El principal reclamo no ha sido otro que el precio, pues en un momento de constante incertidumbre económica que el usuario pueda disponer de coches asequibles y, a priori, solventes, le llena de seguridad. Así es como su ZS se ha colado entre los más vendidos, alzándose como la cuarta opción más exitosa a menos de 30 unidades del Corolla. Es más, fue el más matriculado en diciembre y ha comenzado el año en tercera posición. Aquí lo analizamos frente a sus principales competidores, no solo en tamaño, sobre todo en precio.

MG ZS

Ha sido, sin lugar a dudas, uno de los protagonistas de 2023. Y es que este todocamino de 4,32 metros de largo ha conseguido situarse como uno de los modelos más vendidos en nuestro mercado (fue líder en matriculaciones en diciembre) y comienza a acechar de forma peligrosa a sus principales rivales. El punto determinante, como en el resto de propuestas MG, es el precio. Y es que el MG ZS arranca en poco más de 17.890 €, a los que cabe restar 3.000 si te acoges a la campaña comercial Promo-Finance del fabricante. De esta forma, este B-SUV grande se convierte en una de las alternativas más económicas del panorama automovilístico. Además, juega con otras ventajas como un generoso espacio interior, con segunda fila apta para adultos de estatura media, llegado el caso, y un maletero de al menos 448 litros. Entre las opciones mecánicas disponibles figura el propulsor de gasolina atmosférico 1.5 VTI-tech de 106 CV ligado a un cambio manual de 6 marchas. Por encima, hay una mecánica turboalimentada 1.0 T-GDI que libera 111 CV, a combinar con transmisiones manual o automática. En otro espectro tienes una dupla 100% eléctrica que rinde 156 y 177 CV y que autoriza hasta 440 km de autonomía. Esta parte de 22.480 € una vez aplicados todos los descuentos y ayudas oficiales.

CITROËN C3 AIRCROSS

Se fabrica en Zaragoza

Junto con el C5 Aircross, este todocamino urbano representa más del 30% de las ventas de Citroën, lo que da buena cuenta de su relevancia. Fabricado en la planta zaragozana de Figueruelas, entre sus virtudes figura la modularidad interna. Y es que en solo 4,15 metros de largura ofrece un maletero de hasta 520 litros, capacidad que consigue a base de avanzando longitudinalmente los asientos traseros (hasta 15 cm); retrsándolos al máximo el baúl es de 410 litros, aún notable. Con la nueva generación a punto de llegar, sus precios parten de 20.120 € con motor turbo de gasolina PureTech 110 CV y acabado You. La gama también contempla la mecánica turbo de gasolina de 130 CV (con cambio automática) y el turbodiésel BlueHDi de 110, así como por niveles de equipamiento Plus y Max.

Desde 19.290 €

DACIA DUSTER

En marzo Dacia comienza a vender en España la nueva generación Duster. El modelo cambia radicalmente en cuanto a concepción estética, pero mantiene dimensiones y exige precios similares. Hablamos por tanto de un coche de 4,34 metros de largo con tarifas que parten de 19.290 € hablando del motor de gasolina ECO-G de 100 CV con nivel de acabado Essential. Mecánicamente, la gran novedad de esta flamante entrega es una alternativa híbrida autorrecargable (o full hybrid) que luce la etiqueta ECO de la DGT, declara 140 CV y exige un consumo, en principio, contenido. También ha dado un paso al frente en cuanto a digitalización y seguridad, manteniendo de paso declinaciones de tracción 4x4.

Desde 20.995 €

DFSK 500

La marca china perteneciente al Grupo Dongfeng lanzó a mediados del año pasado una alternativa a medio camino entre los segmentos B y C. Mide 4,38 metros de largo y su principal reclamo es, como en MG ZS, el precio. Y es que parte de 20.995 € con acabado Luxury (por 2.000 € más tienes el Intelligent). La diferencia frente a su compatriota es que el único motor disponible puede lucir el distintivo medioambiental ECO pidiendo la adaptación para funcionar con gasolina o GLP. Se trata del propulsor atmosférico de 1,5 litros que entrega 106 CV y combina una caja de cambios automática CVT (variador continuo). En versión GLP la autonomía conjunta llega, ojo, a 1.200 km.

DR 4.0, desde 19.900 €

DR 3.0, desde 18.900 €

DR 4.0/3.0

Esta firma italiana de capital chino ha aterrizado discretamente en España con un portfolio de productos amplio y adaptado a las necesidades de muchos. Sobre todo, la gama comprende todocaminos. En este dossier, como rivales del ZS, encajan tanto el 3.0 como el 4.0 El primero es un SUV de 4,17 metros de largo con precios que arrancan en 18.900 € con el motor de gasolina de 117 CV, o bien de 20.400 € para que puede funcionar con GLP y lucir sello ECO. El 4.0 crece a 4,32 metros de largura y contempla la misma dualidad mecánica. En este caso, las tarifas arrancan en 19.900 € si solo es de gasolina y de 21.400 € si te lo que quieres llevar adaptado a GLP con la viñeta ECO. Uno y otro exhiben un diseño moderno, interiores correctos en lo que a calidad refiere y opciones de conectividad razonables. Los maleteros, por su parte, se mueven en el entorno de los 350 a los 400 litros, sin estridencias pero resolutivos en la mayoría de situaciones.

FIAT 500X

Desde 24.556 €

Todocamino urbano de 4,26 metros de largo que viene a ser el 500 más práctico de la marca gracias a un habitáculo de tamaño razonable y a un maletero de 350 litros. A mediados de 2022 recibió la última actualización de gama en la que, además de modificar ligeramente la estética, introdujo una interesante motorización híbrida ligera con entramado eléctrico de 48 voltios. Al respecto, libera 131 CV y se combina en exclusiva con transmisión automática DCC de doble embrague, homologa un gasto de 5,4/100 km y luce sello ECO. Disponible en acabados 500X, Sport, Dolcevita y Dolcevita Sport, sus precios parten de 24.556 €, ya con descuentos aplicados.

Comparte base con el Avenger

FIAT 600

Este flamante crossover urbano de 4,17 metros de largo, del que tienes prueba en este mismo ejemplar, se sitúa por debajo del 500X y ahonda en la estrategia eléctrica de la marca, con una declinación cero emisiones 600e de 156 CV (autonomía máxima oficial de 410 km). Su mayor pega, un precio no apto para todos; 34.377 € antes de ayudas gubernamentales (desde 27.377 con ellas). Por eso, Fiat también comercializará en primavera una alternativa de gasolina con hibridación ligera y 100 CV que liga cambio automático y homologa un promedio de 4,8 l/100 km. De esta, que lógicamente será más barata, no tenemos todavía precio.

FORD PUMA

B-SUV urbano de 4,20 metros de largo del que la firma del óvalo azul acaba de presentar una actualización de medio ciclo comercial. Tienes toda la información en este ejemplar, pero te la resumo: ligeros matices estéticos, un puesto de conducción totalmente nuevo, mayor conectividad, mayor nivel de seguridad... Deja intacta la oferta mecánica. Del anterior aún hay unidades desde 22.690 € (con descuentos). Virtudes: interior razonable, maletero capaz (401 litros), dinámica excepcional y motorizaciones híbridas ligeras (distintivo ECO de la DGT) de 125, 155 y 170 CV.

Desde 22.690 €

Desde 30.550 €

HONDA JAZZ CROSSTAR

La declinación más aventurera del Honda Jazz ha presentado recientemente una renovación de mitad de ciclo comercial, introduciendo cambios estéticos exteriores e interiores, mejorando el apartado de conectividad e incluso modificando ligeramente la mecánica. Esta última (la única de la gama) es un híbrido autorrecargable en el que el motor de combustión incrementa potencia a 107 CV y el propulsor eléctrico a 122. Con todo, la potencia conjunta pasa a 122 CV, mientras el gasto medio oficial queda en unos ajustados 4,6 l/100 km. Por último, la transmisión automática ha suavizado respuesta. Por precio se sitúa como una de las opciones más caras, pues parte de 30.550 €.

HYUNDAI BAYON

Con el aumento de tamaño experimentado por el Kona (desde 25.690 €), el Bayon queda como único crossover urbano de Hyundai. Esta que ves es su actualización, de estética más cercana al Kona. Dentro ha mejorado en conectividad y equipamiento, mientras la gama mecánica, parece, será idéntica: un propulsor de gasolina atmosférico de 84 CV y sendos turbo 1.0 T-GDI con hibridación ligera (tienen etiqueta ECO), de 100 y 120 CV que homologan 5,2 y 5,3 l/100 km, respectivamente. A día de hoy, el Bayon parte de 16.340 € con descuentos aplicados.

Desde 16.340 €

JEEP AVENGER

Desde 22.378 €

Ha sido Coche del Año en Europa 2023, un pequeño todocamino urbano de solo 4,08 metros de largo que comparte plataforma con el FIAT 600. No es precisamente grande de puertas hacia dentro, sobre todo en las plazas traseras, pero a cambio exhibe una calidad adecuada y también una gama mecánica fuertemente electrificada. En este sentido, la punta de lanza es el Avenger eléctrico, con 156 CV y 400 km de autonomía que, eso sí, parte de 36.516 € antes de ayudas oficiales. Adicionalmente, oferta un motor de gasolina 1.2 Turbo de 100 CV que rebaja precio a 22.378 €. Recientemente ha agregado la alternativa de gasolina e-Hybrid híbrida ligera, también con 100 CV pero con etiqueta ECO y cambio automático: cuesta 23.899 €. Este año también vendrá con tracción total 4xe.

KIA STONIC

Desde 22.399 €

Desde su llegada hace 7 años ha sido uno de los Kia más demandados gracias, en parte, a su notable equilibrio entre diseño, fiabilidad, habitabilidad y precio. La gama arranca en los 18.200 € del 1.2 DPi de 84 CV con acabado Concept. Sin embargo, la opción más aconsejable es el Drive 1.0 T-GDI de 100 CV microhíbrido que, si bien sube a 22.399 €, luce la etiqueta ECO de Tráfico y gasta 5,4 l/100 km de promedio oficial. Una de sus grandes virtudes reside en que con solo 4,14 metros de largo asegura un correcto habitáculo para adultos de estatura media, además de un maletero intermedio (352 litros).

KIA NIRO

Situado por encima del Stonic, la segunda generación Niro protagonizó un giro radical en cuanto a estética, habitabilidad... También es una de las mejores soluciones de su tipo en calidad y digitalización. Y entre tanto se mantiene como una de las alternativas más eficientes del mercado. Eso sí, solo propone mecánicas híbrida, híbrida enchufable y eléctrica pura. De todas, la más interesante, valorando la relación precio-rendimiento, es la híbrida autorrecargable. Declara 141 CV, tiene un andar normal y homologa un gasto de solo 4,4 l/100 km. Su precio arranca en 28.880 €, una vez restas descuentos comerciales y promoción por financiación.

También en phev y eléctrico

MITSHUBISHI ASX

Se fabrica en Valladolid

Esta segunda generación no tiene que ver con su predecesora. Primero porque reduce tamaño a 4,22 metros de largo (antes 4,36) y segundo porque no es sino el mismo coche que el Renault Captur, salvo por los emblemas y algún otro detalle estético y, según versiones, de equipamiento. Esto le permite una gama mecánica electrificada con hibridación ligera de 140 y 160 CV (sello ECO), otra híbrida autorrecargable de 145 (también ECO) e incluso una híbrida enchufable de 160 CV (sello CERO), con 50 km de rango eléctrico. Añade un motor turbo de gasolina de 90 CV y parte de 22.290 €.

NISSAN LUKE

Desde 20.750 €

A punto de estrenar un refresco estético, sobre todo interior, este B-SUV, comparte plataforma con los ASX y Renault Captur, pero a diferencia de ellos no está disponible en alternativas híbridas enchufables. No obstante, sí cuenta con una mecánica híbrida autorrecargable, la más recomendable en cuanto a eficiencia al declarar 5 l/100 km. Genera 145 CV y luce sello ambiental ECO y arranca en 27.450 € (con descuentos). También hay un Juke de gasolina 1.0 DIG-T de 114 CV que cuesta 20.775 € con promociones ya aplicadas.

OPEL MOKKA

Desde 22.300 €

La firma del rayo propone dos modelos para el segmento urbano. Por un lado, el Crossland, la opción más familiar, con motores gasolina y diésel de 110 a 130 CV, maletero 410 litros y precios a partir de 18.900 €. Por otro, el Mokka, de concepción estética más juvenil, interior más pequeño pero más digitalizado y moderno y maletero de 350 litros (correcto). Este da a opción a escoger entre una doble alternativa eléctrica, de 136 o 156 CV, con autonomías de hasta 406 km y precios que parten de 37.390 €, sin contar con el Plan Moves III. Ojo, tambien hay Opel Mokka con motorizaciones turbo de gasolina de 100 y 130 CV, así como con un turbodiésel de 110 CV que registra un consumo medio de solo 4,5 l/100 km. En este último caso, la factura parte de 22.300 €

PEUGEOT 2008

Nuevo ECO de 136 CV

Segunda generación del todocamino urbano francés, casi recién actualizado con palpables mejoras estéticas (visibles sobre todo en el frontal), un sistema multimedia más avanzado e intuitivo y opciones mecánicas con mayor carga electrificada. En este sentido, la gran novedad será la llegada del motor de gasolina Hybrid (sello ECO) con hibridación ligera a 48 voltios que da 136 CV y combina la nueva transmisión automática e-DCS de 6 marchas para homologar un gasto de 4,9 l/100 km. Un escalón por encima aparece una inédita alternativa 100% eléctrica de 156 CV (mantiene la de 136) acoplada a una batería de 54 kWh para registrar una autonomía de 403 km. El resto de mecánicas se mantienen como hasta ahora, así como los niveles de equipamiento Active, Allure y GT. Precios desde 24.490 €.

Se fabrica en Valladolid

RENAULT CAPTUR

Segunda generación que mantiene el tirón comercial de la primera mejorando, no obstante, en múltiples aspectos. Es el caso del comportamiento rutero, de la ergonomía de conducción y hasta de la eficiencia. Sobre la última, la gama mecánica comprende un abanico de alternativas que en ningún caso pasa por el diésel. De todas la más recomendable es la híbrido autorrecargable de 143 CV, que luce la etiqueta ambiental ECO de la DGT y que solo exige 4,7 l/100 km de promedio homologado. Con el mismo sello figura el Captur de GLP, de autonomía global superior a 1.200 km y coste por km más usando gas licuado de petróleo (igualmente funciona con sin plomo y parte de 21.291 €)

Líder de ventas en 2023

SEAT ARONA

Pese a ser uno de los modelos más veteranos de la categoría B-SUV (su última actualización data de mediados de 2021) y de mantener su gama mecánica sin alternativas electrificadas (nada de viñeta ECO), el SEAT Arona se colocó en 2023 como el SUV más vendido de España, con 21.639 unidades. A escoger con motores turbo de gasolina 1.0 TSI de 95 y 110 CV (el más sugerente), así como con el 1.5 TSI de 150, el abanico de precios arranca en los 19.570 € del nivel Reference XM.

ŠKODA KAMIQ

Motores sin electrificar

Aunque se sostiene sobre la misma plataforma que el SEAT Arona y el Volkswagen T-Cross, es un coche ligeramente más grande: 4,24 metros de largo. Destaca por un amplio interior, suma maletero de 400 litros y acaba de actualizarse con leves cambios estéticos externos e internos (más información en este ejemplar). También ha ganado en cuanto a conectividad y seguridad. La gama mecánica sigue inalterada y da a escoger entre el turbo de gasolina 1.0 TSI de 3 cilindros y 95 o 110 CV, o el también turbo 1.5 TSI de 4 cilindros que declara 150 CV. No hay, por tanto, ninguna versión con sello ECO. Los acabados son 4: Essence, Selection, Design y Montecarlo. El Kamiq parte de 19.950 €.

SSANGYONG TÍVOLI

Desde 17.900 €

La firma coreana pone el foco directamente en el MG ZS con la segunda actualización del Tivol. Con ella, este crossover de 4,22 metros de largo rebaja tarifa a 17.900 € (con campaña y sin financiación), incorporando además una mecánica más potente como alternativa de acceso: 1.5 Turbo de 4 cilindros y 135 CV (antes 1.2 Turbo de 3 cilindros y 128 CV). Una mecánica que también puede ser de 163 CV (21.900 € con campaña) y combinar hasta cambio automático (en ese caso la tarifa asciende a 25.700 €). Más cosas: por 2.750 € ambas versiones pueden solicitarse adaptadas a GLP, lo que de paso les confiere la etiqueta ECO. Estéticamente, la actualización aporta nuevo frontal (inspirado en el Torres), nuevos juegos de llantas y colores de carrocería, así como un monitor central de 8" para un sistema multimedia mejorado sobre su antecesor.

SUZUKI VITARA

Todos pueden ser 4x4

Es uno de los B-SUV con mejores aptitudes off-road en el mercado. Mide 4,17 metros de largo y su doble alternativa mecánica puede asociar tracción total. La gama de propulsores parte del 1.4 Turbo de 129 CV asociado a un sistema de hibridación ligera de 48 voltios (sello ECO) y sigue en el híbrido autorrecargable (1.5 Strong Hybrid) de 116 CV (de nuevo ECO), que arroja un gasto mixto similar (salvo en ciudad, donde es más favorable): 5,3 l/100 km. Eso sí, este pierde 53 litros de maletero (queda en unos limitados 289). Disponibles ambos con acabados GLE, GLX y 20º Aniversario, parten de 24.014 y 27.089 €, según motor.

TOYOTA YARIS CROSS HYBRID

Fue el todocamino urbano híbrido más vendido de 2023, con 15.514 unidades matriculadas en España. Sus principales atributos, un diseño que entra por los ojos, amplitud interior correcta y dinámica de conducción equilibrada y más o menos eficiente gracias a la motorización híbrida autorrecargable que lo impulsa, de 116 CV (consumo medio de 4,5 l/100 km). Durante esta primera mitad de año llegará otra declinación calcada, pero de 130 CV. Además, existe la posibilidad de elegir alternativas de tracción total con un segundo motor eléctrico trasero. Arranca en 25.950 €

Estrena motor de 130 CV

VOLKSWAGEN T-CROSS

Desde 23.500 €

La actualización del todocamino urbano alemán actualiza la apariencia externa aumentando, igualmente, la calidad interior. Ya está a la venta en España desde 23.500 € combinando el acabado Life con el motor turbo de gasolina 1.0 TSI de 95 CV. La gama está igualmente disponible con terminaciones Cross Life, 'Más' y R-Line, mientras que las opciones mecánicas adicionales son las turbo de gasolina 1.0 TSI de 116 CV y 1.5 TSI de 150, este solo con transmisión automática DSG de 7 marchas. Ahora, de manera opcional, puede sumar el conjunto de asistentes a la conducción Travel Assist.

McLAREN GTS

Lujo según Woking

La firma británica actualiza su gran turismo con ganancia en prestaciones dinámicas y un renovado equipamiento interior.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

Si bien no hay un salto estético acusado frene al modelo saliente , el GT, el nuevo McLaren GTS es un automóvil mucho más moderno de lo que su imagen exterior da a entender. En el frontal el estilo 'hammerhead' (cabeza de martillo) se actualiza con nueva sección inferior de paragolpes. Esa zona del coche presenta además nuevas tomas de aire, más acusadas y anchas para canalizar más aire hacia el radiador del motor. Justo esas aberturas pueden ir decoradas en fibra de carbono visual brillante para incidir, todavía más, en el ADN de competición de la marca, otorgando de paso un aspecto más agresivo.

En las defensas traseras inéditas tomas de aire, más altas, también disponibles en carbono brillante, decoran los flancos. Al igual que el frontal redibujado, las mejoras en los paragolpes traseros son funcionales y permiten mayor flujo de aire hacia el V8 biturbo de 4,0 litros.

Más equipamiento

Gracias a su monocasco, también de carbono, y con solo 1.520 kg, el GTS es el producto más ligero de su clase, el de mejor relación peso-potencia del segmento, con 418 CV por tonelada. La potencia del 4.0 V8 M840TE con doble sobrealimentación sube, de paso, a 635 CV a 7.500 rpm, 15 CV adicionales procedentes de un mayor par en el cigüeñal gracias a una fase de combustión más agresiva y a una revisión de la sincronización del encendido.

Entre tanto, la función launch-control es de serie. Con ella activada, el GTS alcanza el 0-100

FICHA TÉCNICA

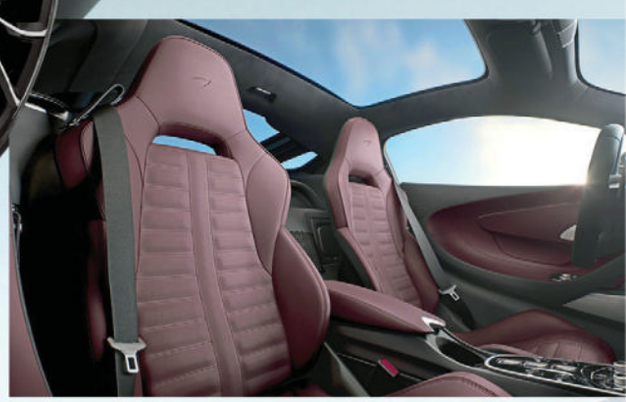
MCLAREN GTS

TIPO DE MOTOR	Gasolina, V8, biturbo
CILINDRADA	3.994 cm^3
POTENCIA	635 CV a 7.500 rpm
PAR MÁXIMO	630 Nm entre 5.500 y 6.500 rpm
VEL. MÁXIMA	326 km/h
ACELERACIÓN (0-100 KM/H)	3,1 segundos
CONSUMO	11,9 l/100 km
MEDIDAS	4.683/2.045/1.213 mm
NEUMÁTICOS	225/35 R20 (del.) 295/30 R21 (tras)
PESO EN VACÍO	1.456 kg
MALETERO	150+420 litros
PRECIO BASE	n.d.
LANZAMIENTO	Diciembre de 2023

<< Llega a la gama McLaren como relevo del GT >>

0-200 KM/ EN 8,9 SEGUNDOS; 0-100 KM/H EN 3,2

MOTOR V8 BITURBO SUBIDO A 635 CV



La renovada gama de tapicerías interiores incluye asientos de piel Softgrain Aniline, con doble ribete y nuevas costuras a contraste .

km/h en unos pírricos 3,2 segundos y el 0-200 km/h en solo 8,9. La velocidad máxima asciende a 326 km/h.

Fíjate, las llantas forjadas presentan ahora un diseño diferente, mientras que el color Lava Grey de las imágenes es primicia, como el techo electrocrómico que se hace traslúcido pulsando un botón, para neutralizar la incendia del astro rey. En este plano, hay nueva iluminación de cabina, cuadro de mandos digital, pantalla táctil multimedia de 7", sistema de audio Bowers & Wilkins de 12 altavoces, tapicería de cuero Nappa (o en Softgrain Aniline y Alcantara, a elegir) así como un nuevo y más esmerado tratamiento de materiales y superficies para hacer del GTS un exquisito McLaren para conducir hasta con esmoquin. ■

FORD PUMA ST 170 CV MHEV vs. AUDI Q2 35 TFSI S TRONIC 150 CV BLACK LINE EDITION vs. VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 CV R LINE

Muévete con estilo

A precio similar puedes elegir entre el sello Premiun del Q2, el equilibrio casi perfecto del T-Roc o la deportividad del Puma ST, tres opciones un tanto exclusivas en el segmento B-SUV. Los dos alemanes se disfrutan más en compañía; el Ford pide curvas y es el único que porta la codiciada etiqueta ECO.

E. CANO PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

FORD PUMA ST 1.0 ECOBOOST 170 CV MHEV AT

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	999 cm³
POTENCIA	170 CV a 5.750 rpm
PAR MÁXIMO	248 Nm a 3.000 rpm
V. MÁXIMA	210 km/h
ACELERACIÓN	7,4 s (0-100 km/h)
CONSUMO	6 l/100 km
MEDIDAS	4.226 / 1.805 / 1.533 mm
NEUMÁTICOS	225/40 R 19
PESO EN VACÍO	1.410 kg
MALETERO	456-1.216 l
PRECIO	37.522 € (dto. 31.615 €)
GAMA DESDE	27.540 € (dto. 22.690 €)
CUOTA MENSUAL*	n.d.
LANZAMIENTO	Junio 2023

*Más información en www.ford.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2022 ★★★★☆
ADULT OCCUPANT 75% · CHILD OCCUPANT 84%
PEDESTRIAN 70% · SAFETY ASSIST 69%

PRECIO: 37.522 €

EL MÁS DEPORTIVO Y EL ÚNICO MILD HYBRID 48V

PRECIO: 40.670 €

Pintura metalizada 600 €

FICHA TÉCNICA

AUDI Q2 BLACK LINE EDITION 35 TFSI S TRONIC 150 CV

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	218 km/h
ACELERACIÓN	8,6 s (0-100 km/h)
CONSUMO	6,4 litros / 100 km (mixto)
MEDIDAS	4.208 / 1.794 / 1.537 mm
NEUMÁTICOS	215/50 R18
PESO EN VACÍO	1.380 kg
MALETERO	405-1.050 l
PRECIO	40.670 €
GAMA DESDE	33.600 €
CUOTA MENSUAL*	n.d.
LANZAMIENTO	Octubre 2020

*Más información en www.audi.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

El segmento B-SUV es un nicho apetecible en el mercado español. De hecho, el SEAT Arona ha sido el segundo modelo más vendido en 2023 en España, y casi todas las marcas tienen algún representante de este tipo.

Es el caso de Ford con el Puma. También Audi juega con el Q2 (Mercedes-Benz y BMW decidieron no hacerlo y Lexus debuta ahora con el LBX), mientras Volkswagen participa en dos ligas: la más popular con el T-Cross y otra más exclusiva con el T-Roc.

Los dos alemanes comparten mucha tecnología y hasta el precio no es determinante entre si, pese a la condición Premium del Audi. Más económico es el Puma, virtud que a tarifa cercana permite acceder a su variante más exclusiva, el rebelde ST, que presenta una genética más deportiva y prestacional. Y aún ahorramos dinero.

FICHA TÉCNICA

VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 CV DSG7 R LINE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.498 cc
POTENCIA	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	207 km/h
ACELERACIÓN	8,3 s (0-100 km/h)
CONSUMO	6,4 litros/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.244 / 1.819 / 1.559 mm
NEUMÁTICOS	225/40 R19
PESO EN VACÍO	1.355 kg
MALETERO	445-1.290 l
PRECIO	39.975 €
GAMA DESDE	29.475 €
CUOTA MENSUAL*	483 € / mes
LANZAMIENTO	Marzo 2022

*Más información en www.volkswagen.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

Ojo, pues este modelo, que ahora se pone al día (puedes ver los cambios en este ejemplar) también se comercializa en versión de gasolina con 155 CV, sistema mild hybrid, cambio automático y acabado ST Line X por 32.033 €. Sería el rival natural para los 150 CV de los aquí germanos, pero igualando factura nos permitimos la exclusividad del ST.

PUMA, EL ATLETA

Los tres coches aquí enfrentados se mueven en el ámbito familiar. Quizá el Ford sea el menos apropiado por su mayor perfil dinámico, aunque todos cuentan con versiones más modestas y menos prestacionales. Incluso el tándem alemán todavía mantiene declinaciones turbodiésel.

Sin embargo, Q2 y T-Roc son veteranos (pese a sus constantes actualizaciones) y eso les priva de llegar a la favorable etique- →

ES EL MÁS CORTO Y MEJOR INSONORIZADO

Estos faros Full LED añaden más funciones de iluminación, como intermitentes dinámicos y luces matriciales. Son opcionales: cuestan 859 €.

Las llantas son de 18" de serie, aunque se ofrecen otras de 19 sin sobreprecio, también firmadas por Audi Sport.

Capacidad del maletero inferior a la de sus rivales. En opción contempla portón eléctrico, pero cuesta 610 €.

ta medioambiental ECO que otorga la DGT, como sí portan otros modelos del Grupo Volkswagen con el motor 1.5 TSI de nuestros protagonistas. El Puma sí la tiene, aunque para ello tuvo que rebajar su cilindrada de 1.5 a 1.0 litro y la potencia de 200 CV a 170. No hay que olvidar que los sellos ECO y Cero Emisiones son cada vez más demandados para evitar barreras en la ciudad. Por lo tanto, el primer punto cae del lado del Puma ST.

No entraremos en sus diseños –para gustos los colores– pero es evidente que por su tamaño se mueven con agilidad en la ciudad. El Q2 es el más pequeño, pero es el Puma el que ofrece una habitabilidad más reducida en las plazas traseras. En espacio para las piernas las diferencias son mínimas, pero llama la atención que sea precisamente el Audi el más generoso. La cota de anchura es mucho más amplia en el T-Roc, tanto que supera en casi 11 cm al Puma, el más justito en la altura al techo.

El acabado S line incrementa deportividad, tanto estética como a nivel de chasis, con una suspensión más firme.

MÁS CALIDAD EN EL Q2

Presentaciones al margen, el Q2 culmina interior con algo más de calidad y parece mejor insonorizado. Nos gustan las butacas delanteras por confort, similares a las del Volkswagen, aunque son las del Puma ST las que sujetan de verdad por su condición semibaquet firmadas por Recaro. En todos ellos los elementos analógicos son historia. La pantalla del salpicadero del Audi se antoja ya pequeña y es la única no táctil. Se gestiona mediante un mando giratorio situado en la consola.

Sí hay acuerdo a la hora de regular la climatización. Los tres la sitúan fuera de las pantallas, algo que gusta porque resulta más intuitivo, fácil de manejar. Sin embargo, en el T-Roc resulta más complicada de manipular en marcha porque los mandos que regulan la temperatura son táctiles.

Por último, analizamos la capacidad del maletero. Por hueco y sentido práctico gana el Puma, ya que presenta 456 litros gracias a los 80 que suma el compartimento Megabox bajo el piso, un espacio muy aprovechable que cuenta hasta con desagüe. →

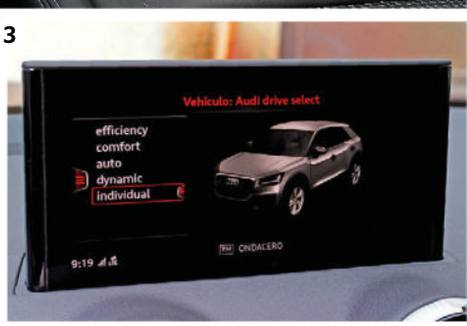
EL INTERIOR EXHIBE MÁS DE CALIDAD QUE SUS RIVALES Y SE ADORNA CON DETALLES DEPORTIVOS

Cambio automático s tronic de 7 marchas, rápido pero algo brusco en maniobras. La caja manual cuesta 2.260 € menos.

1

2

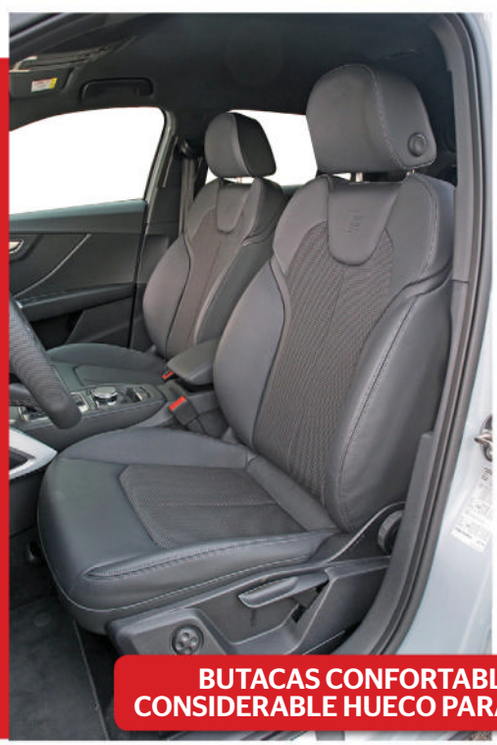
1 El cuadro virtual cockpit de 12,3" es dotación de serie. Ofrece diversas configuraciones de visualización y presume de gran resolución. **2** Desde esta rueda con botones satélites gestionas la información de la pantalla multimedia. También contempla control por voz. **3** La anterior, MMI, no es táctil pero está bien ubicada. Tiene un tamaño de 8,3" y dispone de un gran abanico de datos.



3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros Led; frenada de emergencia Audi pre sense front; sensores de aparcamiento traseros; asistente de conducción audi drive select; control de crucero; detector de fatiga; ordenador de viaje; climatizador bizona; freno de estacionamiento electrónico; cristales traseros oscurecidos; asientos deportivos delanteros; retrovisores exteriores calefactados y abatibles eléctricamente; cuadro Audi virtual cockpit de 12,3"; control por voz; conectividad Android Auto/CarPlay y Audi connect (controles remotos). **OPCIONES:** Pintura metalizada (944 €); asistente para luces de carretera (168 €); techo panorámico eléctrico (1.331 €); Paquete interior S line (1.417 €); Paquete de luces ambiente plus (373 €); llave confort (485 €); portón eléctrico (610 €); Paquete Navegación Plus (1.531 €); sonido premium SONOS (983 €); Paquete de asistencia al aparcamiento: incluye sensores delanteros y traseros, cámara trásera y guías en la pantalla (703 €); estacionamiento asistido Audi park assist (149 €);Paquete de asistencia a la conducción (2.924 €) y aviso de alerta de carril (373 €);



BUTACAS CONFORTABLES DELANTE Y UN CONSIDERABLE HUECO PARA LAS PIERNAS DETRÁS

LA OPCIÓN MÁS DEPORTIVA POR PRESTACIONES Y PUESTA A PUNTO

Faros con tecnología full LED para todas las funciones de alumbrado. El diseño de la firma luminosa es muy singular.

Frenos de disco con pinzas rojas y llantas de 19" con neumáticos 225/40 Michelin Pilot Sport Cup de serie.

El volumen total se logra con los 80 litros bajo el piso del cajón Megabox, que incluye hasta desagüe.

El del T-Roc se le acerca mucho (445 litros) mientras que el del Q2 se queda algo descolgado (405 litros, que con todo no es mala cifra, ojo).

Bajo el capó los modelos alemanes van de la mano con un propulsor de cuatro cilindros y 1,5 litros que eroga 150 CV. Es agradable, despliega buen rendimiento y añade un sistema de desconexión de los cilindros centrales cuando la carga del motor lo permite, gran aliado para aliviar la sed al no contar con electrificación.

El Puma recurre al archiconocido 1.0 EcoBoost tricilíndrico de 160 CV. No gira tan redondo como el de sus rivales, pero se muestra más refinado al iniciar la marcha por el aporte de los 10 CV del generador eléctrico de su sistema mild hybrid de 48V desde el inicio. Y también

La puesta a punto de Ford Performance se nota en el Puma ST. El sonido activo del escape es una delicia.

disfruta de desconexión del cilindro central si es preciso, como sus rivales, algo indetectable.

MEJOR EL POWERSHIFT

El cambio es los tres es automático mediante doble embrague y 7 marchas. También comparten función manual-secuencial y programa deportivo, más real en el Ford porque no salta de marcha por si mismo. Por lo demás, el Powershift del óvalo es más progresivo y refinado maniobrando que el DSG de los teutones.

Te hablo del consumo. La media del Puma ST ha sido de 6,8 l/100 km, algo menos que los 7 por los que se mueve el tándem germano. Bien, sin más. Así que si tu prioridad pasa por las prestaciones y el talante deportivo, el americano es la mejor opción. La puesta a punto de Ford Performance se nota, pues el chasis va más firme que la simple suspensión deportiva que montan sus rivales hasta con acabados S line y R Line (el T-Roc da a escoger otra adaptativa pagando).

Además, el Puma incorpora, si se desea, diferencial autoblocante mecánico, más eficaz que el XDS electrónico de sus rivales para ir rápido en curvas sin 'perder rueda'. Los tres son de tracción delan- →

VOLANTE, PEDALES Y SOBRE TODO BUTACAS MÁS DEPORTIVAS: EL INTERIOR ES MÁS RÁCING, SIN DUDA

Cambio automático con doble embrague y 7 marchas, sin opción a caja manual.

1 El cuadro de mandos es digital, de 12,3"; cambia el color de la iluminación según del modo de conducción elegido. **2** Volante de empuñadura magnífica; incorpora varios mandos, como el acceso directo al programa Sport. **3** La pantalla táctil multimedia, de 8", incorpora múltiples funciones. El sistema SYNC 3 con navegación incluida viene de serie.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Sistema multimedia SYNC 3 con navegación; DAB; sonido alta fidelidad B&O con 10 altavoces; levas del cambio en el volante; cuadro de mandos digital de 12,3"; entrada y arranque sin llave; suspensión deportiva ST; retrovisores eléctricos y calefactados; faros antiniebla; pedales en aluminio; butacas delanteras deportivas y calefactadas; llamada de emergencia e-call; asistente de cambio involuntario de carril con mantenimiento de la trayectoria; control de velocidad de crucero con limitador de velocidad; reconocimiento de señales con límite de velocidad; selector de modos de conducción; parabrisas y volante calefactados; climatizador y sensores de aparcamiento traseros.

OPCIONES. Paquete Performance: incluye diferencial de deslizamiento limitado y Launch Control (1.120 €); portón eléctrico (491 €); techo panorámico (1.092 €); Paquete Tech: incluye asistente precolisión, control del ángulo muerto, ayuda de cambio de carril, alerta de tráfico cruzado posterior y control de crucero con función Stop&Go (982 €); Paquete parking: incluye aparcamiento asistido, sensores traseros y cámara trasera (272 €) y gancho de remolque desmontable (709 €).

MAGNÍFICAS BUTACAS RECARO DELANTE, PERO DETRÁS ES EL MENOS HABITABLE, SOBRE TODO POR ANCHURA

BUENAS MANERAS DINÁMICAS Y NOTABLE CONFORT

De serie monta faros Full LED. El Paquete Vision Plus (1.735 €) incorpora nuevas funciones, como estos IQ-LIGHT a base de tecnología matricial.

Llantas de aleación de serie de 18". Estas de 19 sobre neumáticos 225/40 cuestan 480 €.

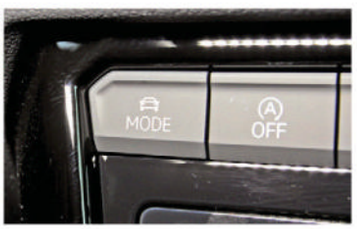
La capacidad del maletero es buena y el piso se puede colocar entre 2 alturas. El umbral de carga es el más bajo de todos los coches comparados.

tera y solo el Ford contempla función Launch Control, para sprintar a tope desde parado. Su dirección también es más rápida y precisa.

Obvio que pasar un buen rato tiene recortes en cuanto a confort refiere. T-Roc y Q2 son modelos más amables para el día a día y no defraudan en absoluto en cuanto a comportamiento, si bien desde un enfoque diferente. Se disfrutan más en conducción sosegada y menos si vamos de 'carreras', algo que pide el Puma ST.

DISTINTA PERSONALIDAD

Estos vehículos permiten modular respuesta desde los ajustes de sus respectivos asistentes de conducción: ECO, Normal y Deportivo. Los alemanes añaden un Auto y en el Puma hay un perfil



El asistente de conducción MODE propone 4 perfiles alternativos, más una función Individual.

Circuito que le libera de toda la electrónica.

Por último, analizo la relación precio-equipamiento. El Q2 sale peor parado porque para igualar la dotación con sus rivales hay que acudir a la carta de opciones. Recuerda, todos gozan de asistentes ADAS cualificados para incrementar seguridad, elementos de confort indispensables y una oferta multimedia completa.

EL PROBADOR OPINA

Tres atractivas opciones si buscas dentro del segmento B-SUV más exclusivo. El Audi Q2 viene de mejor familia, si bien no deja de compartir mucha tecnología con el Volkswagen T-Roc, otro caprichito que casi cuesta lo mismo. El Puma ST también es exclusivo, pero se decanta por la deportividad, por maneras más dinámicas. Curiosamente, es el único con etiqueta ECO, fruto de su sistema mild hybrid.

JUEGA CON MATERIALES Y AJUSTES DE CALIDAD, AUNQUE EL DISEÑO ES MÁS SOBRIO

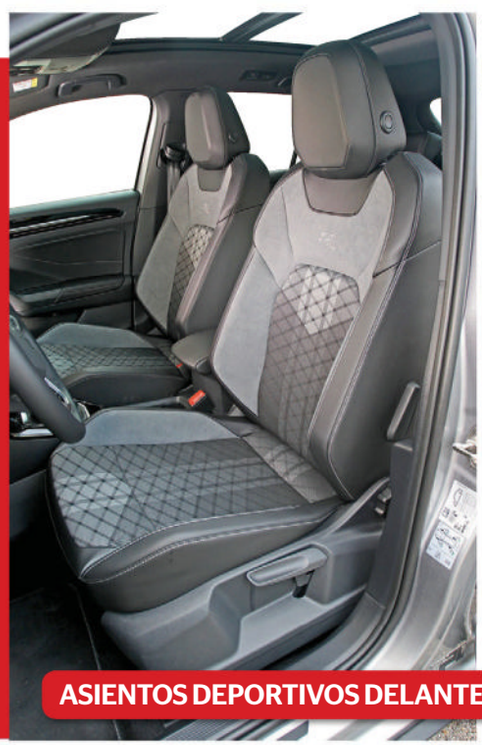
Cambio automático DSG de 7 marchas. Este TSI 150 CV también dispone de otro manual de 6 relaciones.

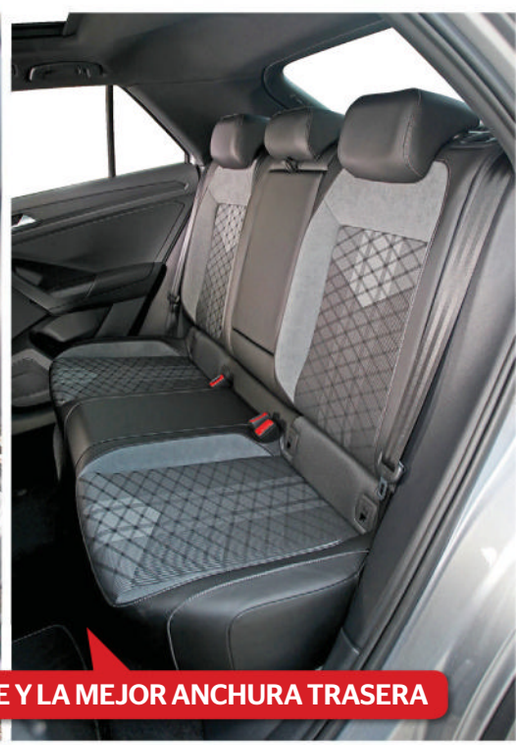
1 El cuadro Digital Cockpit Pro de 10,25" es configurable. Forma parte de la dotación de serie. **2** El cambio DSG7 incluye una función manual-secuencial que permite cambiar desde las levas del volante o en la propia palanca de la consola. **3** Pantalla táctil de 9,2" para el sistema multimedia más completo, denominado Navegación Discover Pro (suma streaming e Internet). Una opción que cuesta 1.470 €.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Llamada de emergencia e-Call; tren de rodaje deportivo; frenada de emergencia front Assist; detector de fatiga; faros full LED; control por voz; climatizador bizona; asistente de arranque en pendiente; control de crucero adaptativo ACC; control de presión del aire en los neumáticos; asistente de luz de carretera; selección de perfiles de conducción; cámara trasera; navegador; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; aparcamiento automático Park Assist; asistente de aviso de salida de carril involuntario con mantenimiento de trayectoria Lane Assist; acceso y arranque sin llave y conectividad Android Auto/CarPlay.

OPCIONES Pintura metalizada (600 €); llantas de 19" (480 €); Hola Confort (1.170 €); Hola Vision Plus: incluye asistente dinámico de luz de carretera, faros IQ Light Matrix LED, luz de curva estática y regulación dinámica del alcance de las luces (1.735 €); Paquete de asistencia IQ Drive: incluye ACC, Front Assist, Pre Crash 360, control del ángulo muerto Side Assist, asistente de salida de aparcamiento trasero, luz de carretera Side Light y Travel Assist (885 €); techo eléctrico (1.205 €); suspensión adaptativa DCC (630 €) y Navegación Discover Media (590 €).





ASIENTOS DEPORTIVOS DELANTE Y LA MEJOR ANCHURA TRASERA

DACIA DUSTER EXTREME TCe 130 CV 4X2 vs. DACIA JOGGER EXTREME GO TCe 110 CV

Maneras de vivir

Más allá de su superventas Sandero, el éxito de Dacia también reside en una gama convence a público diversos: desde el que demanda un SUV de segmento C al que se aventura con un familiar semi crossover con interesantes posibilidades de camperización. Por cierto, son públicos muy parejos, tanto que la duda entre uno y otro puede ser inevitable.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ PALOMA SORIA

No solo del Sandero vive Dacia. A la estela del exitoso utilitario, que acabó 2023 como el coche más matriculado en España (28.163 unidades, +34,5% vs. 2022), tanto su SUV compacto Duster como el familiar Jogger (5 o 7 plazas) permitieron a la marca rumana del Grupo Renault terminar el ejercicio en el top 10 comercial, con un total de 49.125 unidades. De ellas, 12.304 (+16,1%) correspondieron al Duster mientras que 6.554 unidades (+71,93%) fueron del break. Números importantes (9% de cuota del mercado, el mejor registro en la historia de Dacia en nuestro país) en los que, por otra parte, tiene mucho qué ver el delicado marco socioeconómico que atravesamos.

En todo caso, las motivaciones de este innegable y pujante éxito son una relación calidad/precio razonable, una acertada evolución de diseño, robustez y fiabilidad globales y una gama de motorizaciones consecuente en la que la hibri-

FICHA TÉCNICA

DACIA DUSTER EXTREME

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros, turboalimentado
CILINDRADA	1.333 cm³
POTENCIA	130 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	240 Nm a 1.600 rpm
V. MÁXIMA	193 km/h
ACELERACIÓN	10,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	6,2 litros / 100 km (mixto)
MEDIDAS	4.341 / 1.804 / 1.693 mm
NEUMÁTICOS	215/60 R17
PESO EN VACÍO	1.384 kg
MALETERO	445-1.478 litros
PRECIO	20.190 €
GAMA DESDE	18.948 €
CUOTA RENTING*	Desde 209 € / mes
LANZAMIENTO	Enero 2023

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

dación con viñeta ECO vía GLP (la marca es líder en España para esta solución) y el más reciente propulsor híbrido incorporado ganan peso. Dicho esto, veamos cómo Duster y Jogger responden a esas premisas, cada uno en su formato, para ofrecer dos productos hermanados bien complementados que pueden servir a un mismo comprador.

EL SUV PARA TODOS

Desde su llegada en 2010, el primero ha ganado terreno en cada generación. El nuevo, ya desvelado, llega este año con grandes ambiciones, pero la generación de este C-SUV aún a la venta, coprotagonista de esta comparativa, simboliza un equilibrado compromiso en muchas áreas... y es más barata que la debutante.

Es un coche que no destaca en nada concreto, pero que se defiende dignamente en apartados clave como la habitabilidad, la versatilidad (ojo, ligereza, una altura libre al suelo de 21 cm y hasta versiones de tracción 4x4 le han convertido en un producto de cierto éxito en entornos rurales) y una gama mecánica que cumple bien desde los 100 CV del escalón más accesible, por cierto, apto para repostar sin plomo y gas licuado de petróleo (el citado GLP), a los 155 que libera el cuatro cilindros turbo de 1,33 litros equipado con cambio automático más caro.

Para igualar las cosas con el Jogger, aquí hemos elegido el motor de 130 CV. Claro está, no es (ni lo pretende) deportivo, pero hay que reconocer que imprime cierto carácter al Duster con prestaciones que, aunque a la vista del cronómetro parezcan modestas, gratifican porque transmiten cierta agilidad acelerando o adelantando, afrontando cuestas e incorporaciones a vía (reprís). De hecho, si practicamos una conducción exigente la pegada mecánica salta por encima de la respuesta del cambio; un ritmo más sosegado iguala las cosas con engranajes más fluidos. El consumo de este propulsor, en condiciones rea- →

FICHA TÉCNICA

DACIA JOGGER EXTREME GO TCe 110 CV

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	999 cm³
POTENCIA	110 CV
PAR MÁXIMO	200 Nm a 2.900 rpm
V. MÁXIMA	183 km/h
ACELERACIÓN	11,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,7 l/100 km (100 km (mixto)
MEDIDAS	4.5470 / 1.784 / 1.632 mm
NEUMÁTICOS	205 / 60 R 16
PESO EN VACÍO	1.280 kg
MALETERO	160-506-1.594 litros
PRECIO	20.150 €
GAMA DESDE	18.640 €
CUOTA RENTING	209 € / mes
LANZAMIENTO	Enero de 2023

*36 meses y 15.000 km al año

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

Las nuevas líneas de diseño Dacia también han llegado a este Duster y son aún más audaces en su relevo.

Llantas de aleación de 17": las que ves son de serie en este acabado Extreme, las más grandes que cabe montar.

El maletero da una capacidad correcta, aunque tampoco es como para 'tirar cohetes'.

les de uso, se mueve en torno a 7-7,5 l/100 km.

Por lo que toca al chasis, el Duster vuelve a devolver corrección tanto en carretera como para hacer pinitos fuera de ella, donde pasa obstáculos de corte medio con cierta solvencia.

FAMILIA AVENTURERA

Frente al Duster situamos aquí el Jogger en versión de 110 CV, 40 € más barato con 5 plazas o 960 si te lo llevas con 7 asientos. Esta unidad, por cierto, aporta un paquete opcional que permite desplegar una cama de 1,30x1,90 metros identro del coche! plegando todos los asientos traseros, a complementar con una tienda de campaña para 3 personas que se

Barras portaequipajes también de serie para este acabado; contribuyen a aumentar la versatilidad del modelo.

adosa a la trasera dejando abierto el portón y amarrándola a techo y laterales con un conjunto de cinchas y ganchos.

Más allá de una ingeniosa solución que permite al Jogger ampliar público objetivo (no olvidemos que ya era un modelo de cierto aire crossover aventurero con hasta 20 cm libres al suelo), su mayor éxito radica en que nadie ofrece 'un metro cuadrado' más barato. En otras palabras: es el 7 plazas más económico del mercado pese a las constantes subidas de precio de todos los fabricantes. Como el Duster, su ajustada gama arranca en versiones de un centenar de caballos adaptadas a GLP y llega a los 140 que libera la declinación full hybrid, primera en Dacia y dotada del correspondiente sello ECO de la DGT (como el de GLP), acoplada a cambio automático por una alternativa.

La unidad comparada se vale de un escalón intermedio, un tricilíndrico turbo de gasolina suficiente para el día a día (media real de 6,5 a 7 litros a los 100), aunque un tanto flojo si viajamos a plena carga. Más aún teniendo en cuen- →

MATERIALES SENCILLOS BIEN AJUSTADOS CON DETALLES COBRIZOS DE CIERTO EXOTISMO

Cambio automático de doble embrague y 6 marchas, suave y suficiente en rapidez para uso cotidiano, pero lento cuando exiges más prestaciones.

1 El cuadro de mandos es analógico, con una pantalla central para la información de servicio. **2** Modo de marcha ECO: ajusta la gestión del cambio y del motor para lograr un funcionamiento que prime la eficiencia. **3** La sencilla pantalla de infoentretenimiento es de 8". Exhibe buen diseño de menús y una adecuada respuesta al control táctil.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Airbags de conductor, pasajero y laterales; asistente de arranque en pendientes; regulador-limitador de velocidad; cámara de visión trasera; pantalla táctil multifunción de 8"; integración de Apple CarPlay y Android Auto; toma USB en las plazas traseras; luces diurnas y de cruce de LED; llantas de aleación de 17"; volante multifunción regulable en altura y extensión; acceso y arranque (por botón) sin llave; cristales traseros sobreoscurecidos; barras portaequipajes; climatizador; tapicería de tela Journey y apoyabrazos central delantero. **OPCIONES** Pintura metalizada (520 €) o blanco glaciar (208 €).

BUEN ESPACIO PARA 4 ADULTOS Y TAPICERÍA MIXTA AGRADABLE

AJUSTES Y MATERIALES COMUNES AL DUSTER; EL JOGGER ES MÁS MODERNO

En este caso, contamos con una caja de cambios manual de seis velocidades con un funcionamiento correcto.

1

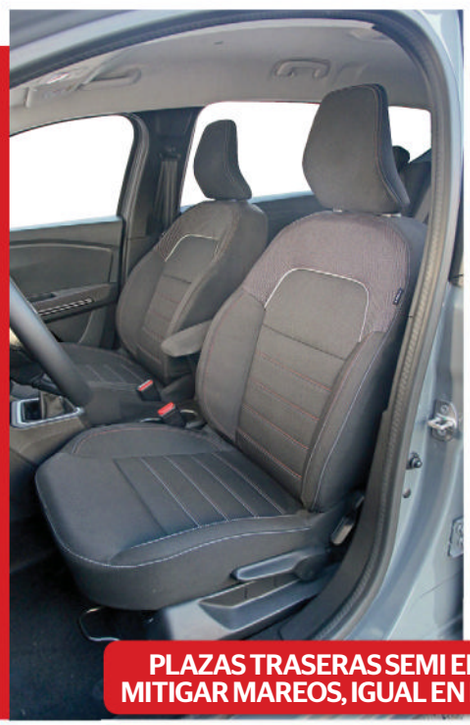
2

3

1 El diseño del cuadro de mandos es idéntico al Duster, con dos relojes analógicos y pantalla central para información de servicio. 2 En el salpicadero encontramos este práctico soporte para el teléfono móvil; es un tanto incómodo conectarlo a la toma USB que queda ubicada justo detrás. 3 De nuevo, pantalla táctil multimedia de 8" con los mismos menús y funcionamiento descritos para aquel.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Airbags de conductor y pasajero, laterales delanteros y cortina, ABS+EBC, control de tracción TCS; control de arranque en pendientes HSA; frenada de emergencia asistida; detector de ángulos muertos; freno de estacionamiento eléctrico; regulador-limitador de velocidad; alerta de presión baja en neumáticos; llantas aleación 16"; faros con tecnología LED; tapicería de tela Extreme; volante regulable en altura y extensión; climatización automática monozona; toma eléctrica de 12v en la tercera fila; asientos abatibles y fraccionables en secciones 1/3-2/3; Media NAV Evolution con pantalla táctil de 8"; cámara de visión trasera; acceso y arranque (por botón) sin llave; pintura exterior Negro Nacarado; barras de techo; retrovisores exteriores eléctricos y antiescarcha y paragolpes en el color de la carrocería. **OPCIONES:** Pintura exterior blanco glaciar (200 €); pintura exterior metalizada Gris Luna, Gris Cometa o Naranja Terracota (500 €); caja Dacia Innature (1.655 €); persianas opacas (258 €); portabicicletas trasero para 2 bicicletas (542 €); portabicicletas techo (160 €); bola de remolque desmontable (463 €) y Pack Sleep de camperización (desde 1.550 €).



PLAZAS TRASERAS SEMI ELEVADAS PARA MITIGAR MAREOS, IGUAL EN LA TERCERA FILA

ta las capacidades de un producto con tanto aforo potencial y maletero por encima de 500 litros (excelente) en formato de 5 plazas. Por dinamismo es correcto y fácil de llevar, sin más. Y es que su tamaño y una calibración de suspensión sobre todo enfocada al confort provoca más derivas que en el Duster.

EQUIPAMIENTO PARECIDO

Hasta aquí todo lo que podemos considerar como diferencias. Entre los parecidos resaltamos interiores con materiales bien ajustados algo toscos o rudos al tacto y la vista, pero también soluciones bien traídas como, por ejemplo, el mismo equipo multimedia sobre pantalla de 8" de correcto funcionamiento (tanto por la respuesta de la superficie táctil como por el diseño y distribución de menús, la integración de Android Auto y Apple CarPlay, la conexión USB...)

Así las cosas, elegir entre ellos dependerá, por supuesto, de las necesidades de cada cual. Con un enfoque familiar bastante similar, el Jogger ahonda aún más en ese aspecto: es más amplio y, a todas luces, más práctico. Por su parte, el Duster responde a la demanda de quien anteponga un SUV al uso, más cómodo para entrar y salir y con algo más de visibilidad de marcha desde el puesto de mando, pero de cabina menos amplia y, sin duda, menos práctica. Para conducción campera más exigente es el coche, pero lo es con tracción total. Sin ella, por donde va uno pasa el otro. ■

EL PROBADOR OPINA

El Duster se ha convertido en uno de lo SUV más exitosos por lo que ofrece y al precio que lo hace. Frente a su hermano de marca despliega algunos motores más potentes, opción 4x4 y ciertos extras de confort, nunca decisivos. Al mismo precio, el Jogger equiparable, 20 cm más largo (ojo al garaje de casa), da una utilidad familiar a todas luces superior y no se queda atrás ni por rendimiento ni por comportamiento global.

Los faros de LED con la nueva firma lumínica de la marca son de serie.

Pack Sleep, un baúl de madera a medida del maletero (ocupa 2 filas de asientos) para desplegar una cama de 130x190 cm y guardar equipaje en sus cajones (abajo). Sin todo ello, el maletero llega a 1.594 litros (506 con 5 plazas y 160 litros con 7).

VOLKSWAGEN GOLF R-LINE 2.0 TDI 150 CV DSG vs. DS 4 RIVOLI BlueHDi 130 EAT8

La vara de medir

El siempre equilibrado Golf, justo antes de recibir una ligera actualización, vuelve a servirnos como referencia para contextualizar el posicionamiento del elegante DS 4, un francés de aires burgueses que medimos junto al único motor diésel de su gama.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA

Cada mes, y viene siendo lo habitual en los últimos años, los todocaminos copan las listas de ventas, aunque el segmento compacto todavía mantiene cierto tirón. Es una categoría con multitud de alternativas a valorar, diferentes tecnologías de propulsión y donde encontramos productos tan contrastados como el Golf. El alemán, pese a que dentro de la casa ha perdido mucho fuelle (actualmente, se comercializan más Polo, Taygo, Tiguan, T-Cross y sobre todo T-Roc), es una de las bazas seguras, de esas que convencen desde el minuto uno sin ser el mejor en cada apartado individual.

Por tanto, es un excelente sparring para someter a prueba a un modelo inmerso en su misma batalla, si cabe, con un punto más Premium. El DS 4 juega en esa delgada línea entre los generalistas y los de clase más alta, algo

FICHA TÉCNICA

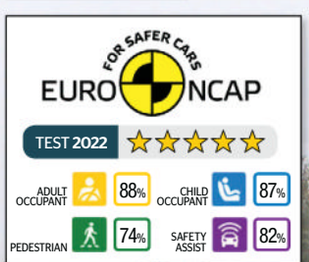
VOLKSWAGEN GOLF R-LINE 2.0 TDI 150 CV DSG

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.968 cm³
POTENCIA	150 CV a 3.000 rpm
PAR MÁXIMO	360 Nm entre 1.600 y 2.750 rpm
V. MÁXIMA	223 km/h
ACELERACIÓN	8,4 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,6 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.284 / 1.789 / 1.456 mm
NEUMÁTICOS	225 / 45 R17
PESO EN VACÍO	1.449 kg
MALETERO	380-1.237 l
PRECIO	44.055 €
GAMA DESDE	32.385 €
CUOTA MES*	565 € / mes
LANZAMIENTO	Julio de 2020

*Consultar condiciones en www.volkswagen.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖



tampoco ajeno a un Golf que acaba de anunciar una ligera renovación (estrena multimedia, entre otros) y que no es precisamente un coche barato.

TARIFAS ELEVADAS

En la combinación probada con acabado deportivo R-Line y junto al motor diésel más potente de su catálogo actual (2.0 TDI de 150 CV, mientras que el de 115 CV se reserva a la terminación Life) el desembolso se va por encima de los 44.000 €. Como vemos en su carta de equipamiento, la dotación está bien y es completa. Realmente, con lo puesto puede servir a la gran mayoría. Sin embargo, el coste se puede incrementar todavía más sumando extras como los faros IQ.Lights matriciales (excelente iluminación que debería venir de serie con ese precio), los siempre prácticos asientos calefactables o la suspensión regulable de forma electrónica.

El DS 4, por su parte, asume un rol más exclusivo aunque desde un precio algo más contenido, que no barato. En la línea Rivoli, solo inferior al tope de gama Opera, son 42.400 € con una dotación en la que, por ejemplo, sí vienen las ópticas matriciales, llantas más grandes de 19 pulgadas o el Head-up Display. Todo, acompañando al único motor de gasóleo para DS 4, BlueHDi de 130 CV.

Al margen de esto, la presencia más cuidada del francés destaca ante la imagen algo sobria del compacto alemán, menos llamativo en el primer contacto visual. El diseño del DS 4 se percibe más trabajado (fíjate en sus pilotos o en la calandra delantera), y su habitáculo igualmente respira un talante más burgués. Se viste con materiales agradables y de calidad, no exento de algunos detalles singulares: elevalunas en posición más elevada a lo habitual (ergonómicamente no es la mejor solución), salidas de aire laterales incrustadas en las propias puertas o centrales casi invisibles (integradas junto a diferentes mandos de climatización), además de un combinado multimedia dispar. →

FICHA TÉCNICA

DS 4 RIVOLI BlueHDi 130 EAT8

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.499 cm³
POTENCIA	130 CV a 3.750 rpm
PAR MÁXIMO	300 Nm a 1.750 rpm
V. MÁXIMA	203 km/h
ACELERACIÓN	12,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,2 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.400 / 1.830 / 1.470 mm
NEUMÁTICOS	205 / 55 R19
PESO EN VACÍO	1.489 kg
MALETERO	439-1.240 l
PRECIO	42.400 €
GAMA DESDE	36.200 €
CUOTA MES	432 € / mes
LANZAMIENTO	Julio de 2021

*Consultar condiciones en www.dsautomobiles.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

HAY VARIANTE PHEV, GASOLINA Y UNA DE GASÓLEO

PRECIO: 42.400 €

Asientos climatizados y masaje 1.788 €

ChatGPT De serie

ES CÓMODO Y GASTA POCO, PERO EL MOTOR ES ALGO RUIDOSO

Los faros matriciales le aseguran una notable iluminación; en la zaga, ópticas de diseño elaborado y llamativo.

Este acabado se viste con llantas de 19 pulgadas, sin opción a montar otros diseños o medidas.

Declara una buena capacidad. El hueco tiene formas aprovechables.

La calidad de la pantalla de instrumentación desentona un poco con el display táctil central, este de mejor funcionamiento y nitidez; y hay otro panel inferior poco útil porque sus funciones son limitadas (desde ahí, se puede hacer zoom para el mapa).

DETALLES PROPIOS

Otros puntos a destacar, en este caso para bien: el sistema Head-up Display proyecta sobre el parabrisas la información a gran tamaño, y es de serie. Y como complemento al reconocimiento vocal IRIS System, DS introduce ChatGPT, para una interacción mucho más avanzada con la inteligencia artificial. Este servicio se ofrece sin coste adicional durante seis meses a los primeros 20.000 usuarios registrados con IRIS System.

Una vez en marcha, las manecillas de puertas quedan enrasadas en la carrocería.

Precisamente, el Golf también se abre a esta tecnología en la próxima y ya desvelada actualización del modelo. Hasta entonces, este Volkswagen se conforma con un centro de mandos que, todavía, no llega a convencer. Supedita demasiadas funciones a la pantalla central (algo también compartido con DS 4), y algunos mandos no responden como deberían: me refiero sobre todo a los táctiles del volante, menos precisos que los mecánicos (el nuevo volverá a estos) o a la banda táctil bajo la pantalla multimedia para ajustar volumen o temperatura que, sin retroiluminación, es casi inútil de noche (es otro de los elementos corregidos en el futuro Golf).

Así y todo, al volante el Golf es un coche bien interpretado si nos ceñimos al triángulo conformado por dirección, pedales y asiento. Vale para casi cualquier talla, no es un coche angosto y todo funciona bien. El DS 4, en cambio, pese a que su carrocería es más grande, es más discreto en espacio para las plazas traseras, sobre todo al medir la distancia para →

MATERIALES Y DISEÑO ALGO MÁS CUIDADOS. LAS SALIDAS DE AIRE CENTRALES, CASI OCULTAS

Con este panel táctil se puede hacer zoom sobre el mapa, aunque no resulta muy práctico.

1

2

3

1 El cuadro digital puede personalizarse para distribuir la información de diferentes formas. Su calidad desentona un poco en un coche de su clase.
2 El volante cuenta con pequeñas levas para el cambio secuencial de la caja automática EAT8.
3 La pantalla central se mueve con rapidez y es configurable. Integra ajuste de temperatura y estrena ChatGPT junto a al reconocimiento vocal.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero con Stop&Go; asistente de cambio de carril; reconocimiento de señales; ayuda de arranque en pendiente; sensores de aparcamiento delantero y traseros con cámara; faros adaptativos DS Matrix LED Vision; llantas de 19"; acceso y arranque sin llave; interior de cuero; extended Head-up Display; sistema multimedia DS Smart Touch con pantalla táctil de 10"; instrumentación digital de 7"; Connected Navigation Pack Plus; reconocimiento de voz inteligente DS Iris System con ChatGPT; conectividad Android Auto y Apple Car inalámbrica; 2 USB traseros y 2 USB delanteros.

OPCIONES Pintura metalizada (676-869 €); sistema HIFI Focal 690W (1.256 €); Extended Safety Pack + Driver Assist 2.0: incluye cambio semiautónomo de carril (483 €); techo solar (1.160 €); asientos eléctricos, con climatización y masaje (1.788 €); Pack Night Driving: incluye cámaras 360º, visión nocturna y portón eléctrico manos libres (2.130 €).

ADECUADO PARA CUATRO ADULTOS PERO SIN DESTACAR EN AMPLITUD TRASERA

BUENA EJECUCIÓN GENERAL Y MÍNIMA PRESENCIA DE BOTONES FÍSICOS

Su cambio automático DSG de doble embrague es más rápido y efectivo.

1 La instrumentación es más grande y goza de mayor resolución. Permite representar el mapa a tamaño completo. 2 Estos cuatro accesos directos facilitan el manejo de las funciones principales, aunque hay que pasar por la pantalla para todo. 3 Esta, como todo el multimedia, será mejorada en la anunciada actualización del modelo.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia Front Assist con detección de peatones; Pre-Crash; control de crucero adaptativo; asistente de luces de carretera; detector de fatiga; Travel Assist; asistente de cambio de carril, salida de aparcamiento y advertencia de apertura de puerta; asistente de aparcamiento; cámara trasera; bloqueo electrónico de diferencial XDS; dirección progresiva; faros Full LED; llantas de 17"; asientos deportivos; volante con levas y control táctil; iluminación ambiente 30 colores; climatizador de tres zonas; Digital Cockpit Pro; cargador de móvil inalámbrico iQ; navegación Discover Media con Streaming&Internet; Car2X; radio digital; App-Connect wireless Apple CarPlay y Android Auto; 2 USB-C delante y 2 detrás.

OPCIONES Pintura metalizada (605-1.010 €); llantas de 18" (485-1.025€); Hola Visión con faros IQ.Light Matrix LED (965 €); Hola Confort: incluye Keyless Advanced y Harman/Kardon 480W (1.335 €); Head-up Display (690 €); navegación Discover Pro: incluye cámara multifunción para asistentes (685 €); suspensión adaptativa DCC (855 €); paquete invierno con asientos y volante calefactables (445 €).

MUY BUENOS ASIENTOS Y ESPACIO CÓMODO EN LAS DOS FILAS DE ASIENTOS

EN MARCHA TRANSMITE MUCHA CONFIANZA

las piernas. No obstante, su maletero es claramente más capaz.

Una vez en movimiento, el equilibrio del Golf vuelve a ser juez respecto a cómo se comporta el DS 4. Por comparación, el viaje en el francés es placentero, gracias a un mullido de asientos realmente confortable y a una amortiguación con buena capacidad de filtrado del terreno.

LOS DIÉSEL, A LA CABEZA

Ahora bien, en esta ocasión entra en juego un actor inesperado como es el motor diésel. Este tipo de combustible todavía prevalece en el mix de ventas del segmento y la marca gala lo contempla con un 1.5 BlueHDi de 130 CV que no gasta mucho, pero suena lo suyo. Sonido elevado al ralentí y en aceleración que se traslada al habitáculo sin mucho filtro, mermando la buena impresión que había destacado en otros DS 4 a gasolina

Una pena, porque luego la mecánica responde con progresividad, en compañía de la caja de cambios automática de ocho marchas. A todo esto, tampoco esperes el mayor reprís del TDI de Volkswagen, más potente y resolutivo para escaparse en aceleración; ahí, el alemán es bastante superior y favorece adelantamientos en menos espacio. Además de contar con un motor más poderoso, su cambio automático DSG también trabaja con más agilidad, y vuelve a rematar un conjunto efectivo en todos los frentes dinámicos. Nada nuevo al hablar del reconocido Golf.

EL PROBADOR OPINA

El precio del Golf está un poco fuera de mercado, pese a que luego tiene pocos puntos débiles más allá de un esquema de mandos (multimedia principalmente) mejorable. Motor y dinámica me gustan más que la alternativa planteada por el DS 4. El francés consigue crear una atmósfera de más calidad pero la mayor sonoridad mecánica a bordo no le favorece.

En su caso, los faros con tecnología matricial se pagan aparte. La inversión merece la pena.

El acabado R-Line arranca con llantas de 17 pulgadas. Para escalar a estar de 18 hay que sumar otros 485 €.

Aunque da menos litros, el maletero es muy correcto. El umbral de carga, más cómodo.

FIAT 600e LA PRIMA

Dolcevita eléctrica

Fiat amplía horizontes con el nuevo 600, que probamos en su debutante versión eléctrica (más adelante llegará térmico mild hybrid con sello ECO). Un semi utilitario-compacto de aire crossover agradable y eficiente en ciudad, refinado y confortable fuera de ella, bien equipado y de aire casi Premium.

E. CANO PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

FIAT 600e LA PRIMA

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	156 CV (115 kW)
PAR MÁXIMO	260 Nm
BATERÍA	Iones de litio, 54 kWh
AUTONOMÍA	406 km (WLTP)
TIEMPO CARGA	5,7 horas (CA a 11 kW) 34 min (CC a 100 kW)
V. MÁXIMA	150 km/h
ACELERACIÓN	9,0 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	15,2 kWh/100 km
MEDIDAS	4.178 / 1.779 / 1.525 mm
NEUMÁTICOS	215 / 55 R18
PESO EN VACÍO	1.595 kg
MALETERO	360-1.231 litros
PRECIO	40.950 € (dto. 39.377 €)
GAMA DESDE	35.950 € (dto. 34.377 €)
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Enero de 2024

*Más información en www.fiat.es

A base de un original diseño, colorido en las carrocerías (adiós al gris) y tecnología, Fiat pone en juego un producto contundente: el nuevo 600. Es algo más pequeño y bajito que el 500X, más crossover que SUV, y persigue perpetuar la exitosa senda del 500, pero enfocada a un ámbito más familiar.

Hemos probado la versión eléctrica del modelo que es con la que debuta, aunque más adelante llegará con motor turbo de gasolina mild hybrid de 48V y etiqueta ambiental ECO, más económica y, seguro, popular.

CLONES

El 600e es un Jeep Avenger con diferente envoltorio, tal cual: comparten plataforma, batería de 54 kWh, motor eléctrico de 156 CV, tracción delantera, cambio automático, mucha tecnología y hasta línea polaca de producción. Mide 4,17 metros de largo y damos fe de que llama la atención por donde va. Su interior no se complica lo más mínimo: resulta limpio y sencillo, con materiales modestos y plásticos duros evidentes por todas partes, lo que no supone falta de esmero (ajustes precisos).

Nos gustan sus generosas butacas delanteras, la gestión de la climatización con mandos físicos ajenos a la pantalla táctil multimedia o la práctica consola con 3 módulos para dejar de todo (hay hasta cargador inalámbrico para

SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN CONTRIBUYEN A SU NOTABLE CONFORT

El cargador embarcado es de 11 kW. En corriente continua admite puntos de hasta 100 kW.

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
NO DISPONIBLE

PRECIO: 40.950 €

Control del ángulo muerto De serie

smartphone tipo Qi). Además, no exige cable para conectarse a Android Auto y Apple Car Play y todo ello queda tapado por una cobertura imantada similar a la de los iPad, muy original. Más: el volante tiene buen tacto, el cuadro digital, visera, y la citda pantalla del infotainment, buena resolución, aunque es pequeña y muy horizontal.

En las plazas traseras no sobra sitio, pero es suficiente para las piernas y en altura a nada que los asientos delanteros vayan un poco avanzados. La iluminación ambiental es LED, en todo el coche no hay más que un asidero de techo y falta un reposabrazos central posterior, amén de ese considerable túnel central en el piso que compromete la plaza central. Tampoco la anchura es lo más destacado para viajar, no digamos sin los pasajeros son 3 de cierta talla. Entre tanto, el maletero da 360 litros y viene con portón eléctrico y función manos libres. No bate records, pero no es de los peores.

En marcha, dos notas destacadas: confort y refinamiento. Siempre agradable y fácil de llevar, gira muy bien, la suspensión exhibe un amable perfil y la dirección (2,7 vueltas de volante entre topes) es muy suave... aunque no demasiado comunicativa. Lo has adivinado: no está pensado para correr.

Va de cine en ciudad y alrededores, pero no defrauda en carretera, si bien en ese entorno el consu- →

SUS RIVALES

JEEP AVENGER SUMMIT 156 CV

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	156 CV (115 KW)
BATERÍA	Iones de litio, 54 kWh
AUTONOMÍA	395 km
PRECIO	42.000 € (dto. 40.356 €)

Es solo un punto más pequeño (4,08 metros) pero se trata del alma gemela del 600e. Con él comparte plataforma y tecnología, acabados similares, un maletero de 355 litros y una dinámica y un confort también muy similares.

MG ZS EV LONG LUXURY

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	156 CV (115 KW)
BATERÍA	Iones de litio, 70 kWh
AUTONOMÍA	440 km
PRECIO	40.790 €

Las variantes eléctricas de Peugeot 2008, Opel Mokka y DS 3 también son rivales en 'casa' para el 600e. Alternativamente, el ZS EV es más SUV y es más grande (4,32 metros). A precio similar, va bien equipado, y batería y autonomía son más generosas.

1 El cuadro digital es de 7" y configurable en cuanto a la información mostrada. La pantalla tiene visera. **2** Selector del cambio, una sencilla botonera que, eso sí, obliga a mirar para acertar al maniobrar. Añade función Brake: sube o baja la intensidad de la frenada regenerativa. **3** Pantalla táctil multimedia de 10": buena resolución y menús lógicos. Añade conectividad Android Auto y Apple CarPlay inalámbrica. Bien.

INTERIOR LIMPIO Y MINIMALISTA, CON PLÁSTICOS DUROS PERO ESMERADOS AJUSTES

Grupos ópticos full LED para todas las funciones. El diseño de los faros (con 'pestaña') y de los pilotos es tan original como parecido al del 500e.

El maletero se posiciona en la media de sus rivales. El piso se puede situar entre 2 alturas; portón eléctrico de serie.

mo mixto real salta a 18,5 kWh. En la urbe lo moverás por 15,7 kWh para recorre unos 360 km reales (homologa 406).

YENDO EN ECO

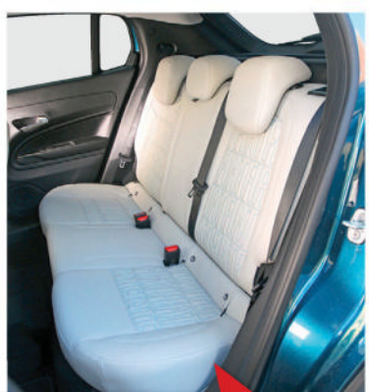
Esta última cifra se logra activando el programa ECO del asistente de conducción Drive Mode. Es el más frugal de un trío que completan los escalones Normal y Sport, pero lo es a base de recortar 61 CV a la potencia. Eso sí, si pisas con fuerza el acelerador la función kick-down devuelve de golpe los 156 CV disponibles, gran ventaja para salir rápido de apuros.

Por cierto, para recargar la batería admite tomas trifásicas de hasta 11 KW. En ellas tardarás, calcula, algo menos de 6 horas. Ya en puntos de corriente continua, hasta de 100 kW, necesitarás 34 minutos para llegar al 80%.

Por último, su equipamiento de serie es completo en el acabado superior La Prima probado (hay un básico RED). Tanto que no deja mayor elección que no sea la pintura metalizada. ■

EL PROBADOR OPINA

Fiat entra en una nueva senda con el 600, como el 500e un tanto exclusivo en el seno de una marca popular. Debuta en esta variante eléctrica que cautiva en ciudad y alrededores por eficiencia, refinamiento y confort general. Y no se pone de perfil en otros escenarios, si bien cuanto más se aleja de la urbe más lustre pierde por pura autonomía. Un '500 familiar' para jugar en la inflada liga crossover/B-SUV.



TAPICERÍA SINTÉTICA Y LA FIRMA FIAT POR TODAS PARTES; CONFORTABLE DELANTE, MÁS JUSTITO DETRÁS

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia asistida; asistente de atascos; control del ángulo muerto; retrovisores exteriores abatibles eléctricamente y calefactados; portón eléctrico con función manos libres; llamada de emergencia e-call; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; alerta por cambio de carril involuntario; asistencia para la luz de carretera; asiento del conductor con 6 reglajes eléctricos; asientos delanteros calefactados; pantalla TFT 7"; pantalla táctil de 10" con navegador; cargador inalámbrico para el móviles Qi; Uconnect Live Europa; cargador embarcado de 11 kW; cable modo 3; climatizador automático; retrovisor interior electrocrómico; control de velocidad de crucero adaptativo; cámara de visión trasera; acceso y arranque (por botón) sin llave; luz ambiental LED; asistente de conducción EV Drive Mode; freno de estacionamiento eléctrico; cristales traseros oscurecidos; sensores de luces y lluvia; faros full LED; ordenador de viaje y conectividad inalámbrica Apple CarPlay y Android Auto.
OPCIONES Pintura metalizada (700 €); e-Pro Move Wallbox (599 €) y e-Pro Full Wallbox (799 €).

PEUGEOT RIFTER/E-RIFTER

Vuelta térmica

Hace poco nos hacíamos eco de la puesta al día estética y de equipamiento del versátil Riffter, homologado como turismo (M1). Pues bien, más (y buenas) nuevas: recupera motores diésel y de gasolina, perpetuando el eléctrico.

E. CANO

E-Rifter: recarga en alterna hasta 11 kW (4,5 horas) y en continua a un tope de 100 (media hora de 0-80%).

Vuelta de tuerca al polivalente E-Rifter, que luce nuevo frontal (parrilla distinta con el último emblema de marca, faros con firma luminosa de tres garras, inéditos tonos de carrocería Verde Sirkka, en las imágenes, y Azul Kiama, llantas distintas...), estrena salpicadero, con mejores calidad y ergonomía basado en el diseño Peugeot i-Cockpit. Ahí va la flamante pantalla táctil de alta definición y 10'' (parte superior), a la par que actualiza tapizados y volante multifunción (incluso calefactable).

El E-Rifter disfruta de un amplio repertorio de ayudas a la conducción: alerta de cansancio de conductor, lector de señales ISA, asistente de mantenimiento de carril LKA, frenado de emergencia con detector de peatones y ciclistas, limitador de velocidad... Hasta 18 sistemas ahora optimizados, como el control de crucero adaptativo y el asistente de parking, este con 12 sensores entre frontal y zaga y sistema VisioPark 180º, ya con cámara marcha atrás HD.

Las claves

- Cambios estéticos
- Seguridad optimizada
- Chasis reajustado (gana confort y agilidad)
- Gasolina (110 CV), diésel (100 y 136) y eléctrico (136 CV)
- Longitudes Standard (4,40 metros) y Long (4,75 metros), con 5 o 7 plazas

VUELVE EN DIÉSEL Y GASOLINA

El Rifter, que venía vendiéndose eléctrico (E-Rifter con motor de 136 CV y batería de 50 kWh, optimizada para alcanzar ahora 320 km de rango), recupera los motores turbo de gasolina PureTech 110 con cambio de 6 marchas y diésel BlueHDi 100, con la misma transmisión, y BlueHDi 130, manual o automático EAT8.

Como siempre, 2 longitudes de carrocería (4,40 y 4,75 metros de largo), doble puerta lateral corredera, 5 o 7 plazas...

SSANGYONG TORRES G15T 4X2 LIFE vs. SEAT ATECA X-PERIENCE XXL 1.5 TSI

Manda la practicidad

Han pasado 8 años desde que llegó el SEAT Ateca, que sigue siendo uno de los SUV compactos más interesantes porque cumple en todos los apartados. En ese tiempo muchos le han desafiado. El último en hacerlo es el SsangYong Torres, un completo modelo que marca un punto de inflexión en la marca coreana. Veamos si puede con el español.

ÁLVARO RUIZ PALOMA SORIA

Si piensas cómo fue tu 2016 probablemente no te acuerdes. Es normal, ha pasado mucho. Ese año SEAT lanzó el Ateca y han pasado muchas cosas desde entonces, tanto en el mundo como en la propia SEAT. De hecho, por entonces ni existía su hermana CUPRA. El Ateca, sin embargo, sigue a la venta y aunque ha cambiado ligeramente para ponerse al día, en esencia es el mismo coche.

Normalmente, el ciclo comercial de cualquier modelo es más corto, pero el Ateca sigue al pie del cañón porque aún es competitivo. Es más, sigue siendo uno de los rivales a batir en el segmento SUV compacto. El último adversario que ha puesto en su mira es el Torres.

Ees lo último de SsangYong y también el último modelo de esta marca que lucirá, justo, el logo Ssangyong porque el fabricante coreano pasa a llamarse KGM este mismo año dentro de su particular

FICHA TÉCNICA

SSANGYONG TORRES G15T 4X2 LIFE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.497 cm³
POTENCIA	163 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	280 Nm entre 1.500 y 4.000 rpm
V. MÁXIMA	191 km/h
ACELERACIÓN	n.d.
CONSUMO	7,9 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.700 / 1.890 / 1.720 mm
NEUMÁTICOS	235 / 55 R 18
PESO EN VACÍO	1.570 kg
MALETERO	599-1.662 litros
PRECIO	36.500 €
GAMA DESDE	34.000 €
CUOTA RENTING*	552 € / mes
LANZAMIENTO	Septiembre de 2023

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
NO DISPONIBLE

transición. Primero fueron otras coreanas, como Hyundai y Kia, y ahora es SsangYong la que busca dar un paso adelante a todos los niveles. El Torres es el coche entre medias de la era SsangYong y la KGM, y es toda una declaración de intenciones del rumbo que ambiciona la compañía, que fabricará automóviles de mayor calidad, más tecnológicos, de aspecto más llamativo y eficiencia superior.

MÁS LARGO

Es cierto que, por tamaño, parece jugar en una liga superior al Ateca, pues mide 4,70 metros de largo frente a los comedidos 4,38 metros del SUV patrio. Su estética, inspirada en los todoterrenos más rudos, también le hace parecer más voluminoso, con una parrilla que recuerda a los Jeep clásicos (los mismos que SsangYong comenzó fabricando) y un portón que esconde dos trampas: para que el Torres tenga más apariencia de 4x4 luce una forma que imita el hueco para la rueda de repuesto de los todoterrenos, pero es solo eso, estética (no hay ninguna rueda debajo); la segunda es el tirador, que también invita a pensar que el portón se abre hacia un lateral aunque no, lo hace de forma convencional, hacia arriba.

Licencias estéticas que dejan claro que el fabricante se está tomando muy en serio todo lo tocante al diseño. La verdad es que el coche llama la atención más que otras novedades: la gente lo mira por la calle. Además, que no lleve el logotipo de SsangYong en el frontal despista a casi todos. Y es normal porque no tiene nada que ver con cualquier otro modelo de la marca.

El SEAT, en cambio, es reconocible a distancia porque forma parte de la estampa habitual de cualquier población española: se ven unidades a patadas. Por supuesto, su diseño ha contribuido a ello; mucho antes de que el Torres cuidase el apartado estético, el Ateca buscaba entrar por los ojos con una silueta que durase en el tiempo, algo que ha conseguido porque sigue fresco a pesar de los años. →

FICHA TÉCNICA

SEAT ATECA X-PERIENCE XXL 1.5 TSI

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	150 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm a 1.500 rpm
V. MÁXIMA	202 km/h
ACELERACIÓN	9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	6.6 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.381 / 1.841 / 1.615 mm
NEUMÁTICOS	215 / 50 R 18
PESO EN VACÍO	1.410 kg
MALETERO	510-1.604 litros
PRECIO	34.696 €
GAMA DESDE	26.420 €
CUOTA RENTING	527 € / mes
LANZAMIENTO	Enero de 2021

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2016 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 93% · CHILD OCCUPANT 84%
PEDESTRIAN 71% · SAFETY ASSIST 60%

X-PERIENCE XXL, EL TOPE DE GAMA

Toda la iluminación exterior es LED. Los faros son eficaces, pero no hay opción de que sean matriciales.

De serie lleva llantas de 18", pero no son las opcionales que monta esta unidad, que como puedes ver son de 19.

El maletero es grande, de formas limpias y boca de carga gigante. Estupendo.

Otra de las bazas que siempre ha jugado el Ateca es que es relativamente pequeño por fuera (al menos en su segmento), pero muy amplio por dentro.

PARA TODA LA FAMILIA

Aprovecha perfectamente el espacio de la cabina, hasta el punto de que puede plantar cara al Torres desde un tamaño mucho más ajustado. El coreano va sobrado, tanto si hablamos de sitio para los ocupantes como de la capacidad del maletero, pero el SEAT también sale ahí muy bien parado. Sus plazas traseras son solo un poco más justas que en su rival y cumplen de sobra para que dos adultos viajen cómodos en ellas; el baúl también es un poco más reducido, 510 litros frente a los 599 litros del Torres, pero tienes que llevar mucho equipaje para que se te quede corto y sus formas son francamente aprovechables.

El acabado X-Perience tiene enfoque campero, de ahí las barras de techo y las protecciones de paragolpes.

El español tampoco se viene abajo si hablamos de tecnología porque la marca lo mantiene plenamente actualizado. A los mandos es completamente digital e incorpora un arsenal de sistemas de asistentes a la conducción, especialmente en la versión X-Perience XXL tope de gama de estas páginas. Incluso pasa por encima al Torres en ciertas cuestiones, como el sistema de aparcamiento automático o la conexión inalámbrica a Apple CarPlay y Android Auto que el coreano no tiene. También es mucho más completo, por información y por capacidad de configuración, el cuadro de instrumentos digital del Ateca, así como su sistema multimedia.

El Torres, eso sí, viene muy bien equipado de serie, tanto que lo único que da a elegir al comprarlo es el color exterior: no hay más opcionales disponibles. Lo que sí puedes escoger es que tenga la etiqueta ECO de la DGT o no. La unidad probada es de gasolina y se conforma con el distintivo verde (etiqueta C), pe- →

BIEN AJUSTADO CON MATERIALES DE CALIDAD (MUCHA SUPERFICIE BLANDA)

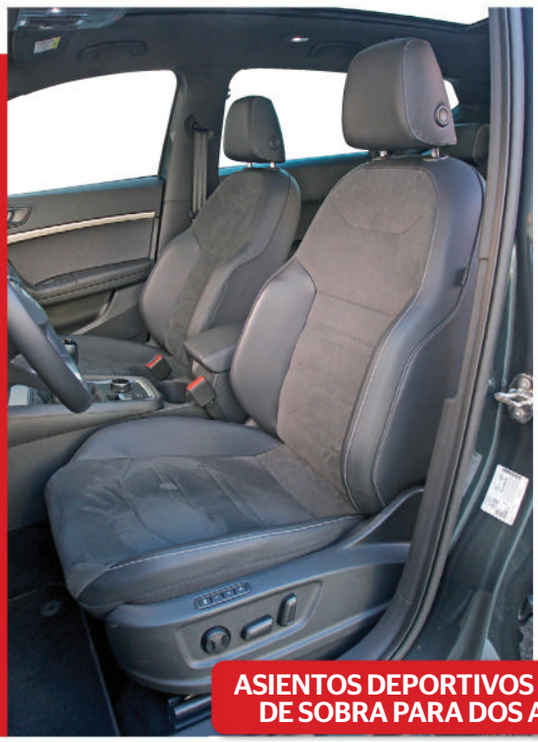
El motor 1.5 TSI de 150 CV puede combinarse con un cambio manual o con el automático DSG-7.

1 El cuadro digital sigue siendo uno de los mejores de este tipo. Es configurable, personalizable, rápido y con mucha información. **2** El selector de modos de conducción viaja sobre la consola. **3** Pantalla central integrada en el salpicadero, de buen tamaño (9,2"). El multimedia es el más moderno en SEAT; no es el más fluido ni el más intuitivo, pero está totalmente conectado.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Llantas de aleación de 18"; detector de fatiga; retrovisor interior antideslumbramiento; reconocimiento de señales de tráfico; detector de ángulo muerto; faros Full LED; antena aleta de tiburón; intermitentes dinámicos; cámara de 360º; sistema de acceso y arranque sin llave; portón trasero eléctrico; asistente de aparcamiento automático; freno de mano eléctrico; sensor de parking delantero; cargador inalámbrico; climatizador automático bizona; Full Link con Apple CarPlay y Android Auto sin cables; sensor de lluvia y luces; pantalla táctil central de 9,2"; cuadro digital y paquete de almacenaje.

OPCIONES Pintura metalizada (592 €); llantas de 18" de distinto diseño (436 €); llantas de 19" (842 €); tapicería dinámica (353 €); tapicería en piel (1.226 €); alarma (322 €); techo panorámico eléctrico (1.174 €); techo interior negro (239 €); control de chasis adaptativo (748 €); doble suelo maletero (145 €); asientos delanteros calefactables (426 €) y parabrisas calefactable antirreflectante (364 €).



ASIENTOS DEPORTIVOS DELANTE; ESPACIO DE SOBRA PARA DOS ADULTOS DETRÁS

SALTO DE CALIDAD INTERIOR Y PASO ADELANTE TAMBIÉN VISUAL; NOS GUSTA

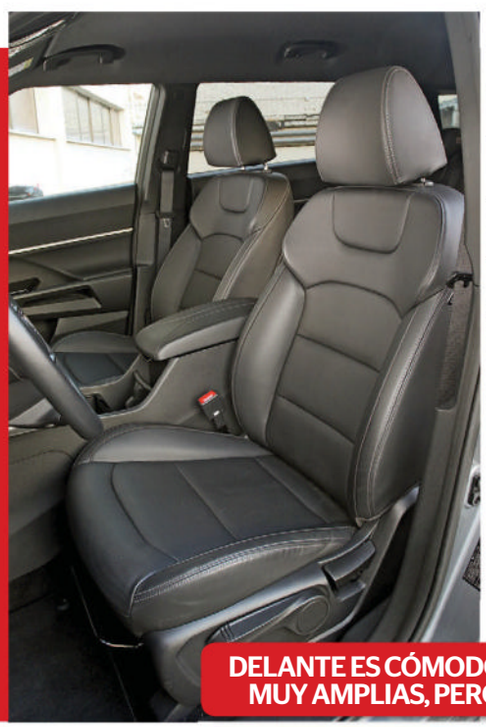
Como el Ateca, puede ser manual o automático.

1 El cuadro digital es pequeño, no tan vistoso como el del SEAT y menos informativo. **2** Tiene una pantalla táctil central secundaria que permite manejar, entre otras cosas, el climatizador. **3** La central va encima y se complementa con prácticos botones físicos; el multimedia es demasiado básico y Apple CarPlay/Android Auto funcionan con cable.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Llantas de aleación de 18"; cámara de visión trasera; climatizador bizona; control de crucero; cuadro digital con pantalla de 12,5"; sistema de acceso y arranque (por botón) sin llave; sensor de luces y lluvia; tapicería de cuero vegano; pantalla táctil central de 9"; Apple CarPlay y Android Auto; volante calefactable; asientos delanteros calefactables; asientos traseros reclinables; doble piso de maletero; espejo interior antideslumbrambiento; faros LED; volante multifunción en cuero; cristales sobretintados; retrovisores exteriores eléctricos y calefactables; barras de techo; control del ángulo muerto; sistema de alerta de tráfico trasero; freno de estacionamiento eléctrico (por botón); control de descenso en pendientes; asistente de arranque en pendientes; alerta de salida de carril y asistente de mantenimiento en el carril.

OPCIONES: Pintura metalizada o brillante opcional (425 €).



DELANTE ES CÓMODO; LAS PLAZAS TRASERAS SON MUY AMPLIAS, PERO MEJOR PARA 2 QUE PARA 3

ro SsangYong ofrece la posibilidad de llevártelo con la misma mecánica y adaptación para usar indistintamente gasolina o gas licuado de petróleo (el famoso GLP) que, ahí sí, brinda la viñeta ECO. El Ateca no puede tenerla en ningún caso.

NO SON MECHEROS

Que el Torres pueda funcionar con GLP no solo sirve para tener la etiqueta azul y verde, también ayuda a reducir el coste de uso por kilómetro, algo que no viene nada mal en un producto que, de media, exige unos 8,5 l/100 km. No es que gaste menos con GLP, es que el precio de este combustible es más económico que el de la sin plomo 95.

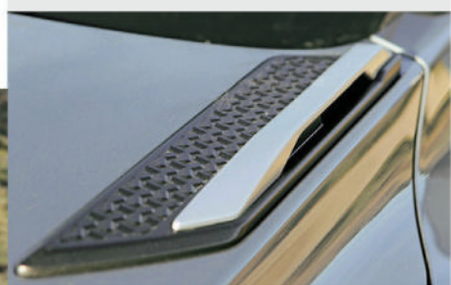
En carretera es más comedido: ahí se mueve con unos 7 litros. Pero hay que tener claro que el gasto no es el punto fuerte de este SUV. Es más, tampoco tiene un modo de conducción ECO que ayude a rebajar la media, solo una opción para que la dirección gane peso, pero nada para modular la respuesta del acelerador.

A la contra, el Ateca sí cuenta con varios programas de conducción, incluso uno configurable. Gracias a ello es más versátil porque autoriza modificar respuesta. En modo Sport, por ejemplo, se disfruta más de una carretera de curvas que con el SsangYong. También ayuda que la puesta a punto del SEAT sea muy parecida a la del León. De hecho, se mantiene como uno de los más dinámicos de su clase siendo, como es, cómodo. En lo que no sale tan bien parado es en eficiencia: es más comedido que el Torres (también pesa menos), pero por poco, pues de media fija unos 7,5 l/100 km.

EL PROBADOR OPINA

SsangYong ha dado un paso de gigante con el Torres: además de ser moderno en todos los ámbitos, se comporta bien en carretera y es cómodo en todo momento. Y muy amplio, por lo que tiene una clara vocación familiar. El Ateca, aunque veterano, se mantiene en plena forma y va aún mejor en cualquier escenario. Es casi tan amplio como aquel, con la ventaja de ser mucho más pequeño por fuera. Con este motor, de diez.

Toda la iluminación exterior es LED, hasta los antiniebla. Tampoco puede llevar faros matriciales ni en opción.



Hace varios guiños al mundo del todoterreno, con detalles estéticos como estas barras del capó.

Maletero por encima de la media de la categoría. Es muy aprovechable.

FORD PUMA

Los toques precisos

Sin subir el tono en cuanto a modificaciones, el lavado de cara practicado a este dinámico SUV resulta efectivo, tanto que dentro es otro.

E.C.

Ford ha puesto al día el B-SUV más dinámico del panorama, un Puma (4,2 metros de longitud) que refresca exterior, pero que sobre todo actualiza de arriba a abajo el interior.

Te cuento. Las fotos ya apuntan a nuevos faros y pilotos, a nuevos colores y juegos de llantas (según casos, más aerodinámicas) para unas y otras versiones: Titanium, ST Line, ST Line X y ST Powershift (abajo, en rojo). Sin embargo, es dentro donde tira la casa por la ventana. Y es que el salpicadero es todo nuevo, volante incluido (de base plana), con 2 pantallas no integradas, sino flotantes. La primera, el cuadro de instrumentos, es de 12,8" (antes 12,3). La otra, central para el multimedia, es de 12" (antes 8) y opera al doble de velocidad con software SYNC 4 (en vez de 3). Por lo visto, aprende comandos que da el conductor para ir ofreciendo sugerencias y respuestas más rápidas y precisas, es compatible con Android Auto y Apple CarPlay sin cable, alberga asistencia Alexa y una zona para manejar el climatizador, de modo que adiós a los pulsadores mecánicos precedentes.

Sobre todo, el nuevo Puma estrena interior, con un tablero de a bordo que nada tiene que ver con el anterior: hasta la instrumentación digital es más grande.

Mantiene soluciones tan interesantes como el compartimento bajo el piso del maletero, de 80 litros, que Ford llama MegaBox. Es de plástico y tiene hasta desagüe, para limpiarlo fácilmente de un simple manguerazo.

LOS MOTORES

El refrescado Puma contempla motores turbo de 125, 155 y 170 CV, todos de gasolina, con 3 cilindros y un litro de capacidad. Unos y otros disfrutan de hibridación ligera para arañar décimas al consumo y las emisiones, pero sobre todo para lucir la etiqueta ECO de la DGT.

El más accesible es el único con cambio manual (6 marchas),

El nuevo equipo multimedia está soportado en un display de 12" con software SYNC 4.

Las claves

- Cambios en la estética, pero sobre todo en el tablero de a bordo (todo nuevo)
- Infotainment más grande, moderno y avanzado
- Motores ECO de gasolina: 125, 155 y 170 CV
- Cambio manual o automático Powershift

ST POWERSHIFT, NUEVO TOPE DE GAMA

LOS PARAGOLPES SON NUEVOS EN TODOS LOS PUMA

Desde el móvil, la app FordPass permite geolocalilzar el Puma y conocer muchos de sus datos.

mientras que el resto apuesta por una transmisión automática a base de doble embrague y 7 velocidades. Por lo que toca a la versión de 170 CV, estrena el enumerado equipamiento ST Powershift. Ya lo ves, en él todo es de corte deportivo, con paragolpes y alerón específicos, emblemas ST adhericos a la parrilla y el portón, la propia calandra y las carcasas de retrovisor pintadas en negro y llantas de 19" exclusivas que además son grises. Dentro acopla asientos de corte más deportivo.

Acordes con todo ello son sus prestaciones. Por ejemplo, sprinta de 0-100 km/h en 7,4 segundos y logra un tope de 210 km/h a cambio de 6 l/100 km de promedio homologado. También recibe una calibración propia para el chasis, con suspensión dotada de amortiguadores hechos por Hitachi y barras estabilizadoras delantera, hueca y de 24,2 mm de diámetro, y trasera (otros Puma no la llevan), maciza y de 28.

Asimismo, propone una dirección más rápida con desmultiplicación de 11,4:1 (15,1:1 para el resto de la gama Puma) y con diámetro de giro inferior: 11,2 metros en vez de 10,4. ¿Te parece poco? Porque hay más, como un radical pack opcional que incluye muelles un 20% más rígidos, 10 mm más cortos, y amortiguadores kW.

Maletero estupendo: desde 456 litros. Y bajo el piso, MegaBox.

PUMA DE 2023

SEGURIDAD AL ALZA

Control de crucero adaptativo inteligente con Stop & Go, de frenada y aceleración ahora más suaves y con la novedad del centrado de carril y el asistente predictivo de velocidad, asistente precolisión con aviso de intersección (previene potenciales colisiones con vehículos en carriles paralelos y con peatones y ciclistas que crucen, y funciona sin marcas viales ni mobiliario urbano, de noche con los faros puestos), nueva asistencia para recular con frenado automático en caso de obstáculo, cámara 360º, faros LED matriciales en opción y otros muchos, como la nueva bahía de carga inalámbrica para móviles tipo Qi (imagen junto a estas líneas), están al alcance del actualizado Puma.

GAMA OPEL 2024

Este año va fuerte

En los meses venideros la firma germana de Stellantis cobrará protagonismo con distintos lanzamientos y anuncios de modelos cercanos pensados para una gran variedad de públicos. Ahí van parte de los avances.

E. CANO/A. LOIS

ASTRA Y FAMILIAR ASTRA SPORTS TOURER, POR FIN CON SELLO ECO

Opel tiene mucho en el horno. Algunas primicias ya están listas, como el nuevo propulsor turbo de gasolina con hibridación ligera a 48 voltios (corresponde al adhesivo ambiental ECO de la DGT) de la órbita Stellantis. Es de 1,2 litros y 3 cilindros, asocia cambio automático de doble embrague y 6 marchas como única alternativa, y ofrece dos niveles de potencia: 100 y 136 CV. Dos escalones que, por lo pronto, ya se pueden pedir en el utilitario Corsa (desde 20.450 € el primero y a partir de 23.850 el más potente), que en breve también aterrizan en el compacto Astra (y en su alternativa familiar Sports Tourer) y que se harán extensivos al B-SUV Mokka. Por cierto, el polivalente y actualizado (estética, equipamiento, seguridad e infotainment...) Movano en versión turismo (homologación M1), que sigue apostando con fuerza por la motorización eléctrica de 136 CV (ahora con 320 km de autonomía), recupera motores térmicos de gasolina (110 CV) y probablemente también diésel (100 y 130 CV).

Previsiblemente, este año veremos la nueva generación Crossland,

El Corsa estrena mecánicas de gasolina MHEV en 100 y 136 CV.

EL CONCEPT EXPERIMENTAL AVANZA UN NUEVO C-SUV, AL MENOS, ELÉCTRICO

Las claves

- Nuevos Corsa Hybrid (sello ECO y cambio automático): desde 20.450 € con 100 CV y desde 23.850 € con 136
- Motores MHEV (sello ECO 100 y 136 CV) para Astra, Astra Sports Tourer y Mokka, todos automáticos
- Futuro Grandland con rasgos del Experimental Concept

que tendrá mucho en común con el futuro Citroën C3 Aircross. No sabemos en el Opel, pero en el de los chevrones lo habrá de hasta 7 plazas. Entre tanto, podría llegar el cuadriciclo eléctrico Rocks-e, declinación en la firma del blitz de los Citroën Ami y Fiat Topolino.

Tan o más interesante apunta el futuro Grandland, del que el ensayo Experimental Concept que estos días pasó por Zaragoza avanza rasgos. Parece que será muy aerodinámico y, como este, responderá al nuevo lenguaje estilístico 'Bold and Pure'. Irá sustentado sobre la avanzada plataforma STELA-Medium de la que, entre otros, se valdrán un futuro modelo similar en DS y otro de Citroën (¿relevo del actual C5 Aircross). También lo hace el Peugeot E-3008, que como el siguiente Grandland disfruta de versiones puramente eléctricas (no te pierdas la info en este mismo número).

<< Veremos el nuevo Crossland con ¿7 plazas? >>

TODAS LAS GENERACIONES JUNTAS

Opel y Zaragoza mantiene un idilio casi histórico. Allí, en la localidad de Figueruelas próxima a la capital maña, se ubica la factoría de Stellantis, original de 1982 y que siempre ha producido el Corsa (próximamente también el Peugeot 208 y el Lancia Ypsilon que tienes en este ejemplar). Precisamente, la marca nos convocó hace unos días en el cercano Mobility City para ver el Experimental Concept, evento que aprovechó para juntar, en el Pabellón Puente del recinto, todos los Corsa "made in Spain", que son todos, y que en gran modo simbolizan el pasado, el presente y el futuro de la compañía. Más de 15 millones de unidades vendidas entre sus 6 generaciones lo avalan.

El versátil Movano recupera motores térmicos y estrena faros matriciales Intelli-Lux LED.

EL MOKKA RECIBE LA VIÑETA ECO

VENTAS AL ALZA

Opel creció significativamente en 2023, con un aumento de ventas del 15%, su mayor crecimiento porcentual en 20 años. En total puso en el mercado 670.000 vehículos, su cifra más alta en 4 años. Por ejemplo, cerró con una cuota del 5,3% en su mercado nativo, Alemania. En Reino Unido, Vauxhall, marca bajo la que se comercializa, registró una cuota del 6%, igual que en Turquía. A todo ello, su oferta de eléctricos llegó a casi 90.000 matriculaciones (+22% vs. 2022). Y lo mismo con los comerciales ligeros: Opel y Vauxhall vendieron 125.000 vehículos en todo el mundo (+26%).

ŠKODA OCTAVIA

Toca lo justo

Primer lavado de cara para la actual generación Octavia, unas pinceladas centradas en la tecnología y en la gama mecánica. Además de la vuelta del RS, adopta un estilo estético más maduro. Estará a la venta en las próximas semanas.

EDUARDO LAUSÍN

El habitáculo estrena un puñado de acabados a elegir y también un sistema multimedia de hasta 13" con ChatGPT integrado. Un compendio brillante.

El Octavia es nada menos que el modelo más vendido en 7 países europeos. No es de extrañar entonces que ŠKoda aplique la máxima prioridad a la hora de mantenerlo fresco y apetecible. Con esta actualización de mitad de ciclo comercial lo deja claro, pues no se trata de una simple actualización estética (sobra decir que se siguen comercializando las variantes berlina y familiar). Merece la pena dar una pincelada a este respecto: estrena paragolpes, llantas, pilotos y también unos faros que adoptan la tecnología LED matricial y dan un 40 % más de potencia lumínica.

TECNOLOGÍA REVISADA

Precisamente la tecnología es uno de los puntos en los que más ha trabajado la marca, especialmente la que disfruta el usuario en el día a día. Me refiero al multimedia, que estrena una nueva pantalla de 13". Pero no es todo. El procesamiento de datos es más rápido, ofrece mejor experiencia de usuario y, por si fuera poco, añade ChatGPT como ayuda al ya completo asistente de voz avanzado.

Por su parte, la conectividad queda garantizada con Android Auto y Apple CarPlay sin cables, ahora arropados por un cargador inalámbrico de 15 W (las conexiones USB ya alcanzan 45 W). Como colofón, Škoda mejora el funcionamiento de algunos sistemas de confort y seguridad, como la entrada y arranque sin llave (que puede configurarse para desbloquear el coche sin necesidad de interactuar con él) o el sistema de monitorización del conductor, que ahora accede a más datos de comportamiento del conductor y del vehículo para detectar fatiga, somnolencia o despiste.

También añade funciones completamente nuevas, como el aparcamiento remoto mediante la App de Škoda. Por su parte, la seguridad queda cubierta por

Las claves

- Diseño revisado
- Multimedia hasta 13" con ChatGPT integrado
- Mejoras en asistentes a la conducción
- Mecánicas a gasolina, gasolina MHEV y diésel entre 116 y 204 CV
- Octavia RS con motor TSI de 265 CV

un total de hasta diez airbags y el empleo de las últimas tecnologías de asistencia a la conducción.

MANTIENE EL DIÉSEL

Finalmente, la gama mecánica no dice todavía adiós al diésel, manteniendo una pareja de motores TDI de 116 y 150 CV de potencia. Por contra, la oferta de gasolina es más interesante que nunca. Se compone de los 1.5 TSI de 116 y 150 CV (el primero recibe importantes modificaciones de funcionamiento para reducir consumo y emisiones), pero lo más interesante es que pueden asociar un sistema híbrido ligero que les otorgará la etiqueta ECO de la DGT. Finalmente, de cara al próximo año el Octavia estrenará un tercer motor a gasolina, en este caso un 2.0 TSI de 204 CV asociado a un sistema de tracción total.

La gama RS, para terminar, sigue viva, aunque con cambios de calado. Ya no hay diésel y tampoco anuncia (ojo, de momento) una declinación híbrida enchufable, pero la mecánica ofrecida gana potencia. Un 2.0 TSI que se planta en 265 CV y que, lógicamente, promete un nivel de prestaciones todavía mayor. ■

UN CAMBIO JUSTO PERO NECESARIO

Pudimos ver y tocar el nuevo Škoda Octavia hace unas semanas muy cerca de la fábrica checa de Mladá Moleslav. No hay cambios extremos, sigue siendo el mismo coche, pero desprende mayor empaque y también una imagen algo más dinámica. Se trata de un automóvil amplio, de gran maletero (más todavía en la alternativa familiar Combi) que cumple con todo lo que un cliente estándar puede demandar de un producto moderno. De paso, la versión RS seduce a los más exigentes, más ahora con más potencia y, dice Škoda, un sonido de escape más contundente (lo cierto es que lo arrancamos y no destacaba precisamente en esto). No me olvido de un dato triste: la ausencia del interesantísimo RS TDI significa el final de uno de los conjuntos más equilibrados que ha ofrecido el mercado en los últimos tiempos.

ŠKODA KAMIQ
Más maduro

La puesta a punto de uno de los modelos clave en la familia checa, el Kamiq, demuestra que la madurez siempre llega: modifica imagen, mejora equipamiento... Ya lo hemos conducido.

EDUARDO LAUSÍN

No hay nada de rompedor en el nuevo Škoda Kamiq. De hecho, puede que para el ojo menos experimentado sea imposible diferenciarlo del anterior, lanzado hace poco. Claro, que se trata de una sutil actualización de mitad de ciclo comercial. Pero interesa.

Nuevos faros, parrilla, paragolpes, alguna llanta de diseño diferente y pilotos con nueva firma lumínica describen lo que el fabricante checo ha ideado para su B-SUV. Ni siquiera dentro hay grandes mejoras, más allá de tapicerías y acabados revisados o del empleo de mayor cantidad de material reciclable y reciclado. En otras palabras, sentarse en el nuevo Kamiq da exactamente la misma impresión que antes: un coche sencillo, agradable y suficientemente amplio para cuatro (mide 4,25 metros de longitud).

MÁS EQUIPADO

Lo que de verdad interesa es el equipamiento, ahora algo más rico. Por ejemplo, la marca ha instalado unos muy útiles puertos USB a 45 W, además de un cargador inalámbrico de 15 W refrigerado (un acierto). El cuadro digital es de serie y ampliable a 10,25" con más funciones en opción, y el multimedia alcanza 9,2" en su versión avanzada, con control por voz avanzado y actualizaciones OTA. De paso, a los sistemas de seguridad habituales (control de crucero adaptativo, control de ángulo muerto...) añade la iluminación LED matricial.

Hemos podido conducirlo por los alrededores de Frankfurt (Alemania) y mantiene un carácter simple y efectivo, como es habitual en Škoda. El confort es elevado, es sencillo habituarse a él (más ahora que añade controles físicos adicionales como los de climatización) y dispone de una gama de motores más que sensata.

No hay diésel, pero la oferta de 3 propulsores turbo a gasolina parece inteligente. Hay 2 tricilíndricos de 1.0 con diversas mejoras en términos de eficiencia y 95 o 116 CV. El último es el 1.5 TSI de 150 CV, con una relación prestaciones/consumo excepcional, si bien la racionalidad del 1.0 TSI de 116 CV es incontestable: corre de sobra, gasta lo justo... y puede ser manual o automático. ■

Las claves

- Cambios estéticos ligeros
- Más equipamiento
- Multimedia hasta 9,2"
- Iluminación LED matricial
- Motores gasolina de 95, 116 y 150 CV
- Kamiq desde 26.200 €/ Scala desde 25.500 €

SCALA: MÁS Y MEJOR

Junto al Kamiq, Škoda rejuvenece su compacto Scala, un coche que recibe las mismas mejoras del B-SUV. Retoques estéticos aquí y allá, nuevos acabados, iluminación LED matricial... De hecho, hasta la gama mecánica es la misma: solo gasolina TSI con 95, 116 y 150 CV. ¿Ventajas? Es un poco más grande que Kamiq y tiene más maletero.

Más cantidad de matariales sostenibles, multimedia de hasta 9,2", cuadro digital, nuevo cargador inalámbrico refrigerado de 15 W...

ACABADO DEPORTIVO MONTE CARLO, MUY EQUIPADO DE SERIE

SEAT IBIZA 40 ANIVERSARIO

¡Felicidades!

El Ibiza, el modelo más icónico y quizá más importante en la historia de SEAT, está de celebración y se materializa en esta nueva edición especial conmemorativa FR Aniversario.

ADRIÁN LOIS

Hablar de SEAT es hablar limitada del Ibiza. El modelo utilitario es un auténtico icono para la marca española, presente en nuestro mercado desde 1984. Qué mejor forma de celebrar 40 años de existencia que con una nueva edición especial con algunas novedades de equipamiento.

La carrocería, por ejemplo, presenta un exclusivo Gris Graphene, que es Gris Cosmo para las llantas de aleación de 18''. Hay emblemas exclusivos 'Anniversary Limited Edition' sobre el pilar B grabados mediante láser y en el interior, donde aparecen otros cambios.

Los asientos cambian a unos exclusivos baquets forrrados en material textil y hay molduras en símil aluminio oscuro mate para los paneles de puertas y consola. Mantiene la configurable instrumentación digital de 10,25'' y la pantalla táctil central de 9,2'' para el equipo multimedia, compatible con Android Auto y Apple CarPlay.

Las claves

- Nueva edición especial del utilitario español
- Decoración y equipamiento específicos
- Motor de gasolina 115 CV, cambio manual y automático DSG. Más adelante, también 150 CV automático
- Disponible desde marzo
- Desde 17.980 € con descuentos y financiando

ENRIQUECIDO

El SEAT Ibiza FR 40 Aniversario se basa en el acabado tope de gama FR XL, que incluye el sistema de apertura y arranque sin llave, los sensores de aparcamiento, la cámara de visión trasera, el cargador inalámbrico para móviles y un importante arsenal de asistentes a bordo, añadiendo esta versión aniversario el sistema de ángulo muerto. Sin cambios en cuanto a dinámica, precisa y una de las virtudes del modelo.

Tampoco hay novedad en la parcela mecánica, en este caso confiada inicialmente al propulsor turbo de gasolina TSI de 115 CV, con cambio manual o automático DSG. ■

Los asientos cambian a unos exclusivos baquets forrrados en material textil, hay molduras en símil aluminio oscuro mate para los paneles de puertas y consola, aireadores en gris y logotipo especial en las estriberas de las puertas delanteras.

NUEVOS GRISES EXCLUSIVOS PARA EL EXTERIOR

SEGUNDO SEAT MÁS VENDIDO EN ESPAÑA

6 MILLONES

Durante cuatro décadas SEAT ha vendido más de 6 millones de unidades Ibiza. Un modelo utilitario que vive su quinta generación, actualizada en 2021. Desde su origen supuso un punto de inflexión para la firma española al convertirla en compañía global con las miras puestas en medio mundo. Además, el Ibiza MK1 marcó el inicio de SEAT como fabricante independiente (fue el primer coche desarrollado íntegramente por la marca). Por su parte, en 2017 el MK5 estrenó una plataforma completamente nueva en la que la digitalización es protagonista.

SUBARU CROSSTREK Nominado

Fiel a la tracción total, al motor bóxer hibridado y a su gran capacidad off-road, el XV adopta nuevo nombre global Crosstrek en una generación con cambios relevantes. JUAN PABLO ESTEBAN

Reestructura el salpicadero con la nueva pantalla multimedia de 11,6", como la del Outback. Apple CarPlay y Android Auto, ahora inalámbricos.

El XV cambia de nombre, pero no de concepto. En Europa, donde es el coche más vendido de la marca, estrena su tercera generación bajo denominación Crosstrek, ya unificada para todo el mundo y que anteriormente se utilizaba en Estados Unidos y Canadá.

Esta nueva etapa difiere a la anterior en algunos aspectos, si bien es un modelo que conserva toda la esencia del XV. La renovada carrocería es sutil y los nuevos paragolpes dan como resultado un ligero incremento de carrocería: 10 mm más a lo largo para un total de 4.495 y 5 mm de distancia entre ejes y altura.

Según el fabricante nipón, la plataforma optimizada del Crosstrek mejora las prestaciones del XV: aumenta rigidez torsional un 10%, reduce un 50% la sonoridad a bordo (el coche se siente más confortable en este plano) y, gracias a que ahora los asientos están anclados al chasis en vez de a rieles, el balanceo de la cabeza en marcha se ha reducido. Los frenos delanteros pasan de 294 a 316 mm.

Como novedad, el X-Mode funciona marcha atrás y permanece latente al superar 40 km/h.

MEJOR EQUIPADO

En el habitáculo la nueva pantalla del sistema de infotainment mejora la experiencia. Es la misma del Outback y crece hasta 11,6" (antes, 8). Asimismo, el sistema de seguridad EyeSight, de serie, ha sido perfeccionado con la introducción de una tercera cámara; amplía radio de acción y estrena funciones como la frenada de emergencia en intersecciones, control de dirección en caso de emergencia y limitador de velocidad inteligente. La mecánica (la única) es la conocida del XV, con el bóxer gasolina y un motor eléctrico que ahora homologa una potencia de 136 CV. Las prestaciones no son apabullantes, pero viene con sello ECO, se mueve de forma globalmente agradable y ofrece bastante polivalencia de uso. Ya está a la venta, desde 32.000 € (con campaña pero sin financiación) asociado al inédito acabado Active. ■

DESDE 32.000 €

Las claves

- Relevo del XV: cambia de nombre
- Nuevo salpicadero, ahora con pantalla de 11,6"
- Más seguridad, con EyeSight optimizado
- Una sola versión híbrida ECO y tres acabados, de 32.000 a 37.000 €

ESTRENA ACABADO ACTIVE Y 3 COLORES (10 EN TOTAL)

GUSTA EL CAMPO

Las aptitudes camperas del Crosstrek están por encima de lo que ofrece el segmento e incluso sorprende lo bien que se desenvuelve en terrenos de cierta dificultad. Su altura libre al suelo es de 220 mm, mucho para su clase, mientras que los ángulos de ataque, ventral y salida son de 19,3, 20,8 y 31,2º, respectivamente. Aparte, el Crosstrek se complementa con una sólida tracción total y el sistema X-MODE (incluye control de descenso) que, como novedad, ahora también funciona marcha atrás.

HYUNDAI BAYON Gana enteros

Puesta al día para el pequeño de los todocaminos de Hyundai: imagen exterior retocada y, mejor todavía, un interior más tecnológico.

E. CANO

Visto por fuera, el actualizado Hyundai Bayon luce nuevos parachoques (con faldón integrado delante, nuevas geometrías y un aspecto global más contundente), parrilla, luz diurna corrida sobre el capó (de lado a lado formada por tres segmentos individuales) al mejor estilo Kona/Astara y, ya en la zaga, pilotos con distribución de funciones distinta. También hay nuevos diseños para las llantas de aleación, que oscilan entre 16 y 17", y 4 nuevos colores para la carrocería de un total de 9, con opción a techo a contraste.

MULTIMEDIA A LA ÚLTIMA

Dentro hay cambios que muchos apreciarán más relevantes. Por ejemplo, la pantalla del sistema multimedia es más llamativa porque pasa a ser de 10,25" en toda la gama. Incluye actualizaciones de software inalámbricas y servicios de conectividad Hyundai BlueLink para conocer el estado del tráfico, la previsión meteorológica o la disponibilidad de aparcamientos, entre otros.

También es novedad la iluminación de la cabina a base de LED, opcionalmente con varios colores a elegir, y un sistema de sonido firmado por el especialista Bose.

A falta de datos más concretos, el nuevo Bayon seguirá proponiendo los propulsores de gasolina 1.2 MPi de 84 CV (aspirado o sin turbo), 1.0 T-GDI de 100 CV (este sí con turbo y con hibridación ligera) y 1.0 T-GDI de 120 CV (también turbo y MHEV, como el anterior ECO para la DGT). ■

A subrayar el nuevo sistema multimedia sobre pantalla de 10,25" y conectividad Hyundai BlueLink, ahora de serie en todos los Bayon.

Pilotos traseros de LED con nueva estructura interior.

Las claves

- Diseño levemente renovado
- Nuevo infotainment de 10,25": viene de serie en toda la gama
- Motores de gasolina de 84 a 120 CV
- Cambio manual y automático, según versiones

BIEN EQUIPADO

El nuevo B-SUV de Hyundai no ahonda en seguridad o asistencias de conducción, de por sí numerosas: mantenimiento de carril, frenada automática de emergencia con reconocimiento de coches, peatones y ciclistas, programador de velocidad activo y predictivo (según la vía), lector de ángulo muerto y alerta por cansancio o despiste del conductor, entre otros.

NISSAN X-TRAIL 1.5 e-POWER vs. TOYOTA RAV4 220H ELECTRIC HYBRID vs. HONDA CR-V FULL HYBRID

Una aventura tecnológica

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

La hibridación sin enchufe se consolida en el segmento de todocaminos medios con tres propuestas tecnológicamente muy diferentes, aunque con un denominador común: su bajo consumo. El recién llegado CR-V se mide a otros pesos pesados como el reputado RAV4 o el último y muy competente X-Trail.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

NISSAN X-TRAIL 1.5 e-POWER TEKNA 4X2

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.497 cm³
POTENCIA	158 CV a 4.600 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 2.400 y 4.400 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	204 CV
PAR MÁXIMO	330 Nm
BATERÍA	1,8 kWh
POTENCIA COMBINADA	204 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO COMBINADO	330 Nm
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERACIÓN	8,0 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,9 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.680 / 1.840 / 1.710 mm
NEUMÁTICOS	235/55 R19
PESO EN VACÍO	1.800 kg
MALETERO	575-1.396 l
PRECIO	49.500 €
GAMA DESDE	40.450 €
CUOTA MES*	533 €/mes
LANZAMIENTO	Noviembre 2022

*Consultar condiciones en nissan.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2021 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 91% · CHILD OCCUPANT 90%
PEDESTRIAN 70% · SAFETY ASSIST 95%

PRECIO: 49.500 €

EL e-POWER PUEDE ASOCIAR TRACCIÓN A UNO O DOS EJES

EL RAV4 TAMBIÉN DISPONE DE VERSIONES PHEV Y 4X4

Sistema ProPILOT De serie

Control de ángulo muerto De serie

Toyota, Honda y Nissan, por este orden, llevan años apostando decididamente por la electrificación. Los primeros han hecho de ella un argumento principal para vender prácticamente toda su gama, camino que Honda ha tomado en los últimos tiempos con sus productos; solo el Civic Type R se salva de las etiquetas.

El caso de Nissan es algo diferente, si bien también ha visto en la hibridación una solución para obtener sello medioambiental ECO, algo que ya tenía con su sistema mild hybrid, pero que su nueva tecnología e-POWER, complementa y abandera otra forma de entender la ayuda eléctrica junto a motores de combustión.

A fin de cuentas, las tres marcas confluyen en un mismo nicho de mercado, el de los SUV de tamaño medio donde juega un papel muy importante la versatilidad de uso. Y estas mecánicas comparadas aportan un ingrediente si cabe más urbano en tres modelos muy completos que, por tamaño, tampoco están pensados inicialmente para la ciudad.

IGUALES Y DIFERENTES

Lo cierto es que ahí sus tres tecnologías consiguen un buen resultado, sustituyendo a los motores diésel, ya desterrados de cada gama pese a su validez en vehículos de este tipo. Hablamos del Toyota RAV4 Electric Hybrid, del Nissan X-Trail e-POWER y del Honda CR-V Full Hybrid (o también llamado e:HEV). Es decir, denominaciones que atienden a esquemas híbridos no enchufables (cuentan con pequeñas baterías que se recargan y descargan automáticamente durante la conducción), ideales para los que no tienen un punto de carga en casa o no quieren preocuparse del enchufe.

FICHA TÉCNICA

TOYOTA RAV4 220H ELEC. HYBRID LUXURY 4X2

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
CILINDRADA	2.487 cm³
POTENCIA	177 CV a 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	221 Nm entre 3.600 y 5.200 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	120 CV
PAR MÁXIMO	202 Nm
BATERÍA	1,6 kWh
POTENCIA COMBINADA	218 CV
PAR MÁXIMO COMBINADO	n.d.
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	8,4 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,8 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.600 / 1.855 / 1.690 mm
NEUMÁTICOS	235/55 R19
PESO EN VACÍO	1.755 kg
MALETERO	580-1.690 l
PRECIO	46.300 €
GAMA DESDE	38.000 €
CUOTA MES*	349 €/mes
LANZAMIENTO	Diciembre 2019

*Consultar condiciones en toyota.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

FICHA TÉCNICA

HONDA CR-V ELEGANCE FULL HYBRID 4X2

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
CILINDRADA	1.993 cm³
POTENCIA	148 CV a 6.100 rpm
PAR MÁXIMO	189 Nm a 4.500 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	184 CV
PAR MÁXIMO	335 Nm
BATERÍA	1,1 kWh
POTENCIA COMBINADA	184 CV
PAR MÁXIMO COMBINADO	n.d.
V. MÁXIMA	194 km/h
ACELERACIÓN	9,0 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,9 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.706 / 1.866 / 1.674 mm
NEUMÁTICOS	235/60 R18
PESO EN VACÍO	1.750 kg
MALETERO	587-1.642 l
PRECIO	51.545 €
GAMA DESDE	51.545 €
CUOTA MES*	329 €/mes
LANZAMIENTO	Julio 2023

*Consultar condiciones en honda.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

Faros Full LED con intermitentes secuenciales. Se echa de menos la tecnología matricial más avanzada.

El CR-V se conforma con llantas de 18 pulgadas; hay otros dos diseños a elegir, en acabado plata o negro.

Tanto por capacidad como por su cómodo umbral de carga, el mejor de la comparativa.

A partir de ahí, cada marca ofrece un sistema distinto. El del RAV4 es el habitual de Toyota, ya en su quinta generación, con un propulsor de gasolina de ciclo Atkinson que se ayuda de un motor eléctrico y asocia una caja de cambios automática e-CVT.

Los otros dos japoneses presentan un combinado más complejo. Honda, como en los Civic y ZR-V, cuenta con un motor gasolina que actúa principalmente como generador (también puede impulsar al vehículo a velocidades altas), un motor eléctrico responsable prioritario del movimiento de las ruedas y otra unidad eléctrica que solo genera energía. Finalmente, el X-Trail, como el Qashqai, se basa en una tecnología e-POWER singular: hay un motor turbo de gasolina de tres cilindros y compresión variable que solo trabaja como generador de energía, mientras que es el eléctrico el encargado de mover las ruedas.

Honda ha implantado su sistema híbrido en casi toda la gama.

VIDA FÁCIL

Puede sonar un poco complicado, aunque lo cierto es que en marcha su funcionamiento es muy sencillo. El que más sorprende es el X-Trail, cuya forma de comportarse se aproxima mucho al de un coche eléctrico puro. Y es que el motor de gasolina permanece a menudo apagado o girando a un régimen estacionario (recuerda que solo hace de generador, no impulsa las ruedas). Su sonoridad es contenida y llega al habitáculo de forma muy filtrada (el mejor en este sentido), y cuando aceleramos, el sistema 'linear tunning' adecúa su giro a la velocidad de marcha.

De esta forma ofrece un sensación de aceleración más natural al de, por ejemplo, el RAV4. Este, con su consolidado esquema híbrido, ha conseguido en parte refinar todo el sistema en cada actualización, pero el ruido mecánico sigue siendo más elevado. No siempre es así, porque esta situación se da al pisar fuerte el pedal del acelerador, cuando eleva y sos- →

LA CALIDAD DE ENSAMBLAJE ES ELEVADA, AUNQUE NO SORPRENDE POR VISTOSIDAD

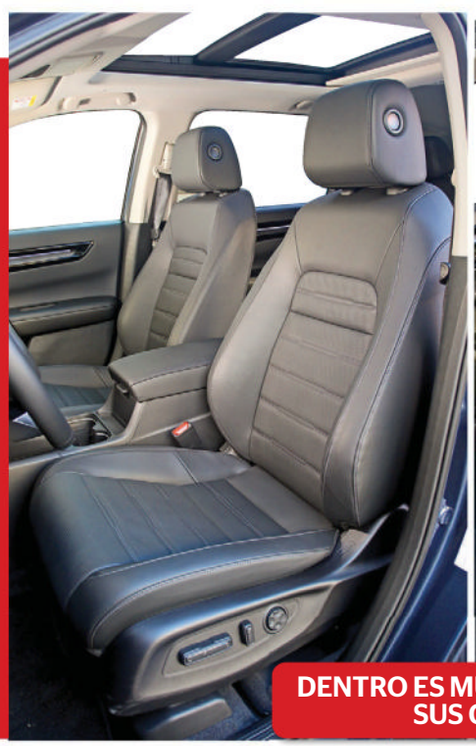
Selector de marcha por botones y distribución poco convencional. Hay que habituarse.

1 Menos efectista que X-Trail. Un solo mando en volante facilita el cambio de datos; con las palancas de intermitente y 'limpia' activa las cámaras. **2** Diferentes modos de conducción: poco cambio en el comportamiento. **3** Multimedia correcto aunque este segmento igual pide más categoría.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; lector de señales de tráfico; control de ángulo muerto; control de crucero adaptativo con asistente en atascos; asistente de luz de carretera; detector de fatiga; alerta por tráfico cruzado; control de descenso de pendientes; faros Full LED; llantas de 18 pulgadas; sensores de parking delanteros y traseros con cámara posterior; asistente de aparcamiento automático; selector de modos de conducción; portón trasero eléctrico manos libres; techo panorámico eléctrico; acceso y arranque sin llave; climatizador bizona; tapicería de cuero sintético; asientos delanteros eléctricos y calefactables; volante calefactable; cargador de móvil inalámbrico Qi; instrumentación digital de 10,2 pulgadas; sistema multimedia Honda Connect con navegador y pantalla táctil de 9 pulgadas; Android Auto y Apple CarPlay; radio con 8 altavoces; puertos USB delanteros y traseros.

OPCIONES Pintura metalizada (850 €); llantas de 19 pulgadas (1.135-1.340 €).



DENTRO ES MUY AMPLIO; DETRÁS DESTACAN SUS GENEROSOS ASIENTOS

AL VOLANTE ES EL QUE TRANSMITE MEJOR PRESENCIA EN TODOS LOS ELEMENTOS

El pequeño selector de marcha cuenta con modo B que amplía la retención motor.

1

2

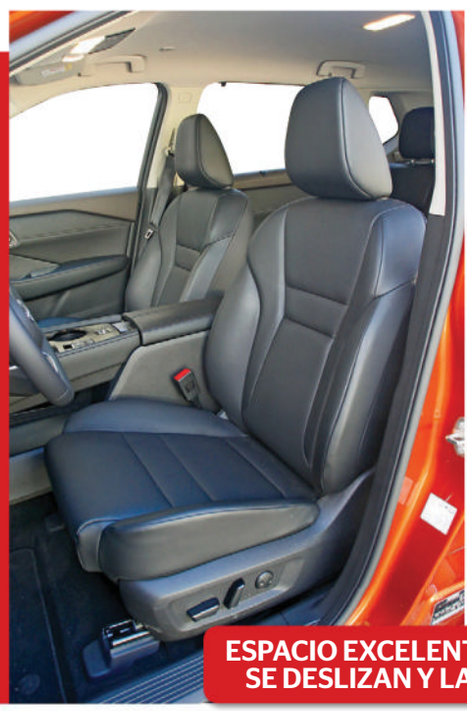
1 Toda la información del cuadro, realmente abundante, se lee con claridad. En el centro puede mostrar el mapa de navegación. **2** Como en muchos eléctricos, cuenta con función e-Pedal para conducir casi sin tocar freno. **3** El mejor multimedia de los tres, con pantalla táctil de 12,3 pulgadas: completo, fluido y con Amazon Alexa y Google Assist.

3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática (frontal y trasera); 7 airbags; control de ángulo muerto con intervención; mantenimiento de carril; detector de fatiga; control de crucero inteligente; reconocimiento de señales; conducción semiautónoma ProPILOT; faros Full LED matriciales adaptativos con luz de carretera automática; sensores de aparcamiento con cámara 360º; asistente de aparcamiento automático; portón eléctrico manos libres; tapicería de cuero sintético; asientos delanteros, traseros y volante calefactables; ajuste eléctrico para conductor y pasajero; climatizador trizona; asientos traseros deslizantes; iluminación ambiental; cargador de móvil inalámbrico Qi; Head-up Display; cuadro digital de 12,3"; multimedia Nissan Connect de 12,3" con Tom Tom, actualización cartográfica remota, Amazon Alexa y Google Assist; Apple CarPlay inalámbrico y Android Auto por cable.

OPCIONES Pintura metalizada (300-600 €) y bitono (1.300 €); BOSE Pack (700 €); Skyline Pack: incluye techo panorámico y barras de techo (1.000 €); Winter Pack: incluye asientos traseros calefactables (700 €).



ESPACIO EXCELENTE; LOS ASIENTOS TRASEROS SE DESLIZAN Y LAS PUERTAS ABREN MUCHO

tiene las revoluciones de forma más evidente que los otros dos japoneses. En otros supuestos, en cambio, como al circular a ritmo sostenido sin muchos cambios de velocidad, el RAV4 es agradable y más silencioso.

Entre medias, el CR-V toma un poco características de ambos. En esta generación ha mejorado mucho; se oye poco (a alta velocidad empeora un poco), y la coordinación de sonido motor y reprís está mejor conseguida que en el modelo de Toyota. A diferencia de este, las levas del volante no afectan al cambio automático, sino a cuatro niveles de regeneración de energía al soltar el acelerador. También dispone de un modo B, de mayor retención, como el X-Trail que lo complementa con la función e-Pedal para poder conducir casi sin tocar freno, como en muchos eléctricos.

Esta tecnología se vende junto al X-Trail y también Qashqai.

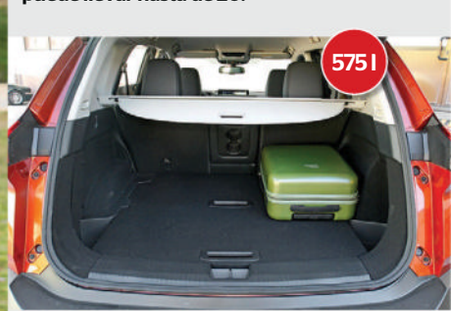
Por la parte que toca a las prestaciones, el conjunto mecánico del Nissan (204 CV) se muestra más resolutivo para ganar velocidad, si bien su punta está limitada a 170 km/h. Detrás, los 218 CV del Toyota le sirven para que apenas se le escape en arrancada, mientras que la tecnología e:HEV de Honda, fruto de una potencia menor de 184 CV, queda algo más rezagada aunque tampoco se echa en falta más caballería para moverse sin ahogos.

CONTENIDOS

¿Y el consumo? Ahí la pelea está muy igualada y los registros que obtienen en vías urbanas, interurbanas de media velocidad o carretera sin mucha exigencia son brillantes. Sí, puedes ver cifras cercanas a las homologadas muy por debajo de 6 l/100 km, y comprobar como, aunque sea durante breves intervalos de tiempo (el mejor aquí, el X-Trail), los tres pueden circular de forma totalmente eléctrica en muchos momentos, no solo al aparcar. Otro punto atañe a los tres: los cambios de velocidad son sensibles a ese consumo y en autovía pierden un poco de esa eficiencia, más ➔

Los faros matriciales adaptativos forman parte del equipamiento de serie a partir del segundo acabado.

La terminación Tekna asocia estas llantas de 19 pulgadas; en acabado superior Tekna+ puede llevar hasta de 20.



Grande y modulable, aunque bajo el suelo el hueco adicional no es regular.

La iluminación es buena, aunque no es de las más avanzadas del segmento.

De serie, con llantas de 19 pulgadas. La altura libre al suelo es de 190 mm, igual que CR-V y menos que X-Trail.

El hueco de carga es grande y el umbral de acceso queda a buena altura.

pensada para una conducción relajada. Así y todo, bien por esos 7 l/100 km que pueden lograr combinando diferentes usos.

Precisamente, la polivalencia de uso es un valor perseguido por estos tres coches japoneses que priman el confort a bordo sobre cualquier otra condición. RAV4 y X-Trail giran con más comodidad, elevando un poco la firmeza sobre la dirección un CR-V (se nota al maniobrar) que, por otro lado, asume unas suspensiones confortables que no cansan en largas tiradas.

Lo mismo sucede con el pasaje. Amplitud sobrada con matices puntuales, donde el SUV de Nissan dispone de una banqueta trasera desplazable (lo peor, las rodillas van un poco altas), hay versiones de siete plazas (el único de esta comparativa) y una abertura de puertas excelente; como el Honda, que carece del movimiento longitudinal de asientos pero sus butacas son especialmente anchas y cómodas, y el espacio es amplísimo. Tampoco se queda atrás el RAV4, el mejor en la cota de hombros y altura a bordo, aunque con menor hueco de acceso.

A la vista del equipamiento, donde los tres aseguran una dotación muy completa y con todo en asistentes a la conducción, el precio puede estar justificado. Pero si vemos sus respectivas tarifas, el CR-V se descuelga un poco de la pelea, ya por encima de los 50.000 €. Ahí el RAV4 tiene margen de ventaja y se desmarca del resto. ■

EL PROBADOR OPINA

Por agrado de conducción, el X-Trail sale ganador, y también plantea un habitáculo rematado con más empaque. El RAV4 es muy correcto en todo y el menos costoso, misma línea seguida por un CR-V que convence en casi todo menos en el precio. Los tres son muy eficientes sin correr: con calma, aquí son brillantes.

CEDE UN POCO DE PRESTANCIA RESPECTO AL X-TRAIL, PERO ESTÁ CONSTRUIDO CON SOLIDEZ

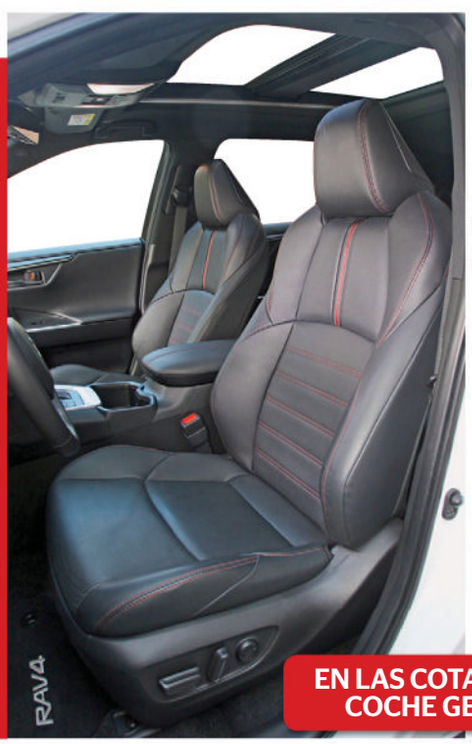
Los grandes mandos facilitan el uso del climatizador. La palanca, grande para lo que se lleva ahora.

1 Cuadro configurable para mostrar diferentes vistas, sencillas de entender. **2** La consola central aglutina mandos relativos a la conducción; los de la imagen corresponden a la versión PHEV 4x4 cedida para fotos, aunque nuestro análisis es del híbrido 4x2. **3** Por su posición, la pantalla se ve bien. Los gráficos, sencillos.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; 7 airbags; asistente de cambio involuntario de carril y de mantenimiento de carril; reconocimiento de señales; limitador de velocidad y control de crucero adaptativo; control de ángulo muerto y tráfico trasero; techo panorámico eléctrico; llantas de 19 pulgadas; faros Bi-LED con asistente de luces de carretera; acceso y arranque sin llave; portón trasero eléctrico manos libres; sensores de aparcamiento delanteros y traseros con cámaras de visión 360º; asientos delanteros eléctricos y calefactables; asiento del conductor con memoria; levas de cambio en volante; tapicería de cuero; cargador de móvil inalámbrico Qi; instrumentación digital de 12,3 pulgadas; sistema multimedia Toyota Smart Connect+ con navegador; pantalla táctil de 10,5 pulgadas; asistente virtual con lenguaje natural; sistema de audio Premium JBL con 10 altavoces; puerto USB-A delante y USB-C delante y detrás; Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos.

OPCIONES Pintura metalizada (650-1.300 €).



EN LAS COTAS DE ANCHURA Y ALTURA ES UN COCHE GENEROSO, HOLGADO A BORDO

GAMA JEEP

Un poco de todo

Este año vendrá cargadito en lo que a Jeep refiere. La marca americana de Stellantis ya vende el Avenger e-Hybrid, actualiza el Compass (y pronto el Renegade) y ultima más lanzamientos.

E. CANO

Qué tiene un Jeep Avenger e-Hybrid de lo que carezca la versión 1.2 Turbo de la misma potencia, 100 CV, pero 1.300 € más económica? Pues la tan de moda híbridación ligera; de ahí su nombre. Parte de 23.649 € en acabado Longitude (lo hay más completo Altitude por 25.469 €, y todavía más Summit en 27.744), pero es que además es automático (doble embrague, 6 marchas) y, gran reclamo, ECO para la DGT. El diferencial en la factura está justificado.

Te hablo de una de las primicias de Jeep para el nuevo curso. Otra será una puesta al día del Renegade, situado por encima del Avenger. Y sobre el Renegade, actualización para el todocamino medio Compass, que se pone al día con nuevas ADAS como detector de somnolencia del conductor, frenada autónoma de emergencia con detección de peatones/ciclistas, anticolisión activa, alerta de cruce con corrección y reconocimiento de señales.

En su gama la versión Altitude es el nuevo acceso (reemplaza a las Limited y Longitude), con llantas de 18" y retrovisores negro brillante, tapizado tela/vinilo, asiento de conductor con ajuste lumbar eléctrico, cambio automático de luces, retrovisores calefactables/eléctricos, control activo de crucero Stop&Go, apertura/cierre y arranque sin llave Enter-N, multimedia UConnect de 10,1" con servicios conectados y motores con tracción a dos ruedas e-Hybrid e híbrida enchufable 4xe. Le siguen los Summit y Overland, el primero con llantas de 19", techo negro a contraste, antinieblas LED, ventanillas traseras sobretintadas, asientos de cuero ventilados (el de conductor ajustable eléctricamente), sensores de parking...

El Overland exhibe el paracho-ques biselado de la versión Trail-hawk con antinieblas LED, mayor distancia al suelo, llantas negras

SEGURO: EL AVENGER e-HYBRID SERÁ EL TOP DE VENTAS DE JEEP

de 17'' con neumáticos M+S, barras de techo y tapizado en tela o vinilo fácil de limpiar. Por último, el Compass Trailhawk luce techo negro, llantas 17'' con gomas M+S, ventanillas traseras sobretintadas, faros LED, adhesivo de capó, asientos de cuero ventilados y eléctricos, tracción total con modo Rock (además de los arena, barro y nieve), protecciones específicas y alfombrilla de maletero reversible. Como el Overland, solo es híbrido enchufable 4x4 de 240 CV.

NUEVO MODELO

Y hay packs opcionales Security (cámara 360, Park Assist, iluminación de cortesía exterior, antinieblas LED en Altitude); Winter (descongelación de limpiaparabrisas, asientos delanteros y volante calefactables y alfombrillas de goma); y Premium (navegación, portón manos libres, asistencia de conducción semiautónoma y cargador inalámbrico Qi). Como opción (en Overland) resta el techo solar eléctrico de cristal. Y hay avances como la integración de servicios Uconnect en los e-Hybrid.

Mejor aún es un modelo por llegar basado en la flamante plataforma STELA-Medium que soporta al nuevo Peugeot E-3008 y que hará lo propio con un DS por llegar y, al menos, otra propuesta de Opel que podría desarrollar el concept car Experimental. Parece que veremos algo este mismo año. Entre tanto, en estas páginas puedes ver el flamante Wagoneer S, en principio solo eléctrico y hecho sobre la base STELA-Large, de la que te amplío datos en cuadro adjunto. Mide 5 puertas, lleva doble tracción y admite recargas en corriente continua de hasta 160 kW. ■

GRANDES Y ELÉCTRICOS

Todo apunta a que antes de comernos las próximas uvas veremos el definitivo Recon (abajo), desarrollado sobre la nueva plataforma 100% STLA-Large, compatible con tecnologías de 400 y 800 V (baterías de 85 a 118 kWh). AL menos en el Wagoneer S, un lujoso SUV alternativo al Grand Cherokee, contempla Selec-Terrain pcon modos de conducción Sand, Snow, Eco, Auto y Sport. STELA-Large está concebida para turismos y SUV de tracción delantera, trasera y total de 4,76 y 5,13 metros de largo con batallas entre 2,87 y 3,08 metros. Orientada a eléctricos, puede albergar motores híbridos y de combustión. Sobre ella veremos futuros Alfa Romeo, Dodge, Chrysler, Jeep y Maserati.

Las claves

- Nuevo Avenger e-Hybrid (ECO) desde 23.649 €
- Cambios en las gamas Renegade y Compass
- Nuevo SUV eléctrico sobre plataforma STLA Medium
- Wagoneer S y Recon (ambos eléctricos) hacia 2025

<< Los Renegade y Compass refuerzan apuesta; Jeep podría traer el Wagoneer S en 2025 >>

LANCIA YPSILON

Como poco, sorprende

Vuelve Lancia, y parece que con fuerza. La primera entrega de la nueva etapa es este pequeño y exclusivo B-SUV que recoge el nombre del utilitario Ypsilon para batirse con Audi Q2 y compañía.

E. CANO

El nuevo Lancia Ypsilon, un modelo súper compacto de aire B-SUV que debuta este mismo año en países como España (lo hará en otros 7 europeos, comenzando por Italia), exhibe alrededor de 4 metros de longitud y 5 puertas. Se trata del primero de una serie de Lancia de nuevo cuño del que este mismo ejercicio sabremos más. Por lo pronto, el recién llegado apunta alto, tanto como fijar rivales tipo Audi Q2 o, dentro del mismo consorcio Stellantis al que pertenece, DS 3. A fin de cuentas, de este toma buena parte de arquitectura mecánica (utiliza la misma plataforma CMP, que no deja de ser la aplicada a los Opel Corsa y Peugeot 208) y tecnología.

El diseño, salta a la vista, es como poco sorprendente (que juzgue cada cual), en todo caso ideado para no pasar desapercibido, con un frontal en el que la calandra tiene forma de cáliz reinterpretado mediante líneas LED e inspirado en el Beta Montecarlo, uno de los clásicos más icónicos en Lancia.

OJO, ES 'MADE IN SPAIN'

El nuevo Ypsilon se fabrica en Figueruelas (Zaragoza) y aporta todo un desplegable de soluciones interiores. Por ejemplo, el salpicadero agrupa 2 pantallas apaisadas no contiguas: una para la instrumentación, detrás del volante, y

Detalle del sistema de infoentretenimiento S.A.L.A. Bajo él, pulsadores mecánicos del climatizador doble.

¿Y EN TÉRMICO?

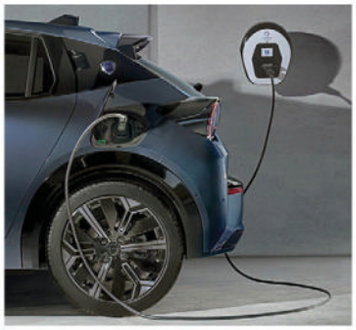
A falta de conocer nuevos detalles que Lancia facilitará en breve, es previsible anticipar un Ypsilon de gasolina con hibricación ligera MHEV a 48 V, la misma mecánica 1.2 turbo de 3 cilindros que portan sus 'primos hermanos' de Stellantis, los Fiat 600 y Jeep Avenger. Como en aquellos, iría conectada a un cambio de marchas (con un total de 6) automático mediante doble embrague, solo sería de tracción delantera (como el eléctrico) y, desde luego, luciría el distintivo ambiental ECO de la DGT.

Frontal tipo cáliz reinterpretado a base de tiras de LED, basado en el Beta Montecarlo, y pilotos circulares de LED.

otra más acercada al pasaje, en el centro del tablero, que concentra el sistema de infoentretenimiento (S.A.L.A., de Sound Air Light Augmentation, un equipo inédito en en un coche de producción de Stellantis). Por debajo de este, una hilera de botones mecánicos (idéntica a la de los Fiat 600 y Jeep Avenger) para manejar el climatizador, mejor solución una vez en marcha que la integración digital.

Para el debut comercial anuncia una edición limitada (Edizione Limitata Cassina) a 1.906 unidades (1906 por el año de fundación de la marca transalpina) únicamente con motor eléctrico de 156 CV, batería de 54 kWh brutos y autonomía oficial de 406 km.

En la definición de los interiores Lancia ha colaborado con Cassina, marca italiana de mobiliario que se ha volcando en la atención a detalles de la cabina, incluida la elección de materiales y colores: a partir del exterior azul Zaffiro, en el azul de los tapizados, en los asientos de terciopelo con motivo de canelones o la inclusión de una suerte de tavolino, o mesita, anclada a pie de consola. ■



El nuevo Ypsilon se estrena con mecánica eléctrica. Recarga a un máximo de 100 kW en CC.

Las claves

- Nuevo B-SUV, a la venta esta primavera
- Unos 4 metros de largo y 5 puertas
- Debuta 100% eléctrico
- Rival de Audi Q2, entre otros
- Primer modelo de la nueva etapa Lancia bajo paraguas Stellantis

ALFA ROMEO GIULIA Y STELVIO TRIBUTO ITALIANO

Origen reafirmado

Giulia y Stelvio ponen de manifiesto sus raíces desde una serie especial que combina diseño distintivo y una completa dotación de fábrica.

EDUARDO LAUSÍN

Alfa Romeo sigue más que viva, y el automovilismo italiano también. Así lo ha querido gritar al aire presentado una serie especial no limitada en unidades, que estará disponible exclusivamente durante 2024 sobre sus Giulia y Stelvio.

Ambos modelos proponen únicamente tonos verde, blanco y rojo, justamente los colores de la bandera italiana, que también queda plasmada discretamente en los retrovisores exteriores. El techo y las llantas (en 19" para Giulia y de 21 para Stelvio), en color negro, terminan de culminar la librea exterior.

Dentro, tapicería en cuero perforado, costuras rojas a contraste y un bordado con el nombre de la serie especial sobre los reposacabezas cierran el trabajado apartado visual.

MUY EQUIPADOS

Pero no todo es fachada. Y es que Alfa Romeo ha previsto un equipamiento muy completo para estos modelos, que quedan colocados justo por debajo de los exclusivos Quadrifoglio en sus respectivas gamas. De serie son elementos como el equipo de audio Harman Kardon, el climatizador bizona, la iluminación LED o un completo sistema multimedia. De serie es también un cuadro de amortiguación activa que, en los Tributo Italiano, reciben una calibración específica para promover en cada uno de ellos un tacto de conducción más directo y deportivo, más cercano al de las versiones de altas prestaciones Quadrifoglio antes citadas. ¿Lo consiguen? Desde luego: son de las alternativas más dinámicas en sus respectivas clases.

Más aún si echamos un vistazo al abanico mecánico. Y es que se pueden asociar tanto al propulsor turbo de gasolina de 280 CV como a la alternativa turbodiésel en variantes de 160 CV o de 210 con tracción total Q4. Eso sí, sea cual sea la opción elegida el cambio es exclusivamente automático, por convertidor de par.

Detalle del bordado de la edicicón especial en los reposacabezas.

La tapicería en cuero perforado, con costuras en color rojo a contraste, es de serie. El equipamiento de serie contempla sonido Harman Kardon.

Las claves

- Ediciones especiales para Giulia y Stelvio
- Acabados exteriores e interiores exclusivos
- Completo equipamieto
- Motores gasolina de 280 CV y diésel de 160 y 210 CV
- A la venta desde 57.900 € (Giulia) y 67.750 € (Stelvio)

DISPONIBLES DURANTE 2024

TAMBIÉN EN TONALE

El pequeño de la casa Alfa Romeo también ha recibido esta edición especial conmemorativa Tributo Italiano, con unas mejoras parejas a lo que hemos descrito anteriormente. El C-SUV de Alfa se pinta en colores patrióticos, recibe una tapicería especial y se carga de equipamiento para cumplir los deseos de los usuarios más exquisitos. Eso sí, el Tonale tiene una ventaja comparativa para los que exijan una etiqueta medioambiental más ventajosa, pues se vale de los motores a gasolina híbrido e híbrido enchufable, con sellos ECO y CERO, en cada caso.

AVANCE BYD SEAL U

Y ahora, el SUV

Es un BYD de los modernos, por lo que la calidad apunta alto. Se aprecia un cuadro digital generoso y la habitual pantalla giratoria de otros como el ATTO 3.

No es estrictamente un Seal todocamino, pero el nuevo Seal U cierra con aquel un tándem tipo Tesla Model 3/Y. Estas son las credenciales de un modelo que llega desde 41.080 €.

E. CANO

El nuevo BYD Seal U, SUV 100% eléctrico de 4,79 metros de longitud y 5 plazas (vamos, como un BMW iX3), es de tracción delantera, da 218 CV y porta un capaz maletero (solo trasero) de 552 litros. A la venta desde 41.080 € con batería de 71,8 kWh (420 km de autonomía), o bien por 44.580 si lo quieres con la más capaz de 87 (500 km de rango), propone acabados Comfort y Design. No deriva de la berlina Seal, de la que tienes prueba a fondo en páginas anteriores, pero en cierto modo viene a ser el SUV que la completa. En realidad surge de otro BYD, el Song Plus, a la venta en otros países, y se sitúa por encima del SUV ATTO3.

MUY PLANITAS

Como en otros modelos de la marca, lleva unas planitas baterías llamadas Blade de tecnología LFO (litio-ferrofosfato o LiFEPO4); recargan a un tope de 11 kW en corriente alterna y hasta 140 en continua. ¡Ah! el coche incluye la función V2L para alimentar dispositivos externos con su pila, como por ejemplo una bici eléctrica o un televisor.

Dentro, de todo y llamativo: display central táctil de 12,8 o 15,6", según equipamiento (ambos giratorios como en otros BYD), multimedia con conexión 4G (para actualizaciones), navegador con mapas Here, Spotify integrado, asistente (al decir "Hi BYD"), bahía de carga inductiva tipo Qi, Android Auto/CarPlay y, en nivel Design, hasta Head Up display. Y no faltan desde la tecnología NFC, para abrirlo y cerrarlo con el móvil, a una app específica que permite gestionar en remoto algunas funcionalidades. ■

Las claves

- Nuevo SUV medio (4,79 m de largo) eléctrico
- 5 plazas y 552 litros de maletero
- Tracción delantera y motor de 218 CV
- Autonomía de 420 a 500 km; recarga en CA a 11 kW y en CC hasta 140
- Desde 41.080 €

LO HAY PHEV

¿Sabías que en otros países el Seal U también se vende híbrido enchufable, phev o plug-in? Bien, pues parece claro que aquí no llegará así. Con todo, ahí van algunas claves de su equipamiento: cámaras de visión periférica, faros LED con cambio automático cruce/largas, sensor de lluvia y los elementos de seguridad y asistencia de marcha habituales.

SOLO VIENE CON TRACCIÓN DELANTERA Y MOTOR DE 218 CV

Descuentos de marzo

Con el arranque de año muchos sienten el impulso necesario para cambiar de coche, y ahí nada mejor que echar un vistazo a las ofertas que recopilamos en esta página, porque las hay de todo tipo ¡y algunas son francamente jugosas!

ANDRÉS IZURIETA

TESLA MODEL Y

No hay mes que la firma de Elon Musk no sea noticia. Ahora su exitoso SUV medio Y parte de 42.990 €, que son 35.760 aplicando al máximo el Plan Moves III. Un importe sin igual para un coche de 4,75 metros de largo con 300 CV y 455 km de autonomía.

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH	
500e (stock)	-1.451 €
500 Cabrio (stock)	-1.452 €
595 (stock)	-6.537 €
AIWAYS	
U5	-1.210 €
U6	-1.210 €
ALFA ROMEO	
Tonale (stock)	-1.273 €
Stelvio (stock)	-4.716 €
Giulia(stock)	-4.691 €
AUDI	
A1 Sportback*	-1.500 €
A3 Sportback*	-1.500 €
A4*	-1.500 €
A5 Coupé*	-1.500 €
Q2*	-1.500 €
Q3 Sportback*	-1.500 €
Q5*	-1.500 €
Q8 e-tron*	-1.500 €
CITROËN	
C3 Origin (stock)*	-5.531 €
C4 (stock)*	-3.626 €
C3 Aircross (stock)*	-4.434 €
C4 X (stock)*	-5.355 €
C5 Aircross (stock)*	-5.100 €
C5 X (stock)*	-5.780 €
CUPRA	
León	-900 €
Formentor	-2.200 €
Ateca	-1.400 €
DS	
DS3 (stock)*	-2.636 €
DS3 Crossback (stock)*	-2.547 €
DS4 (stock)*	-2.600 €
DS7 (stock)*	-3.141 €
DS9 (stock)*	-2.466 €
FIAT	
500 híbrido (stock)	-2.480 €
500e (stock)	-3.630 €
500e Cabrio (stock)	-3.359 €
500X (stock)	-3.584 €
Panda (stock)	-1.572 €
Tipo (stock)	-2.480 €
FORD	
Puma*	-4.849 €
Focus*	-5.787 €
Kuga*	-9.035 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer*	-7.740 €
HONDA	
Jazz*	-2.400 €
Civic*	-1.100 €
HR-V*	-2.600 €
CR-V*	-1.900 €
ZR-V*	-1.900 €
e:Ny1*	-7.000 €
HYUNDAI	
i10*	-3.000 €
i20*	-3.700 €
i30*	-4.700 €
Kona Híbrido*	-3.300 €
Kona Eléctrico*	-12.710 €
Bayon*	-5.100 €
Tucson Híbrido*	-5.200 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-12.910 €
IONIQ 6*	-12.910 €
Staria*	-2.700 €
JAGUAR	
E-PACE*	-1.287 €
JEEP	
Renegade (stock)	-4.719 €
Compass (stock)	-6.840 €
Avenger (stock)	-2.347 €
Avenger Eléctrico (stock)	-1.658 €
Wrangler PHEV (stock)	-9.434 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-5.873 €
KIA	
Stonic*	-1.660 €
Ceed*	-1.253 €
ProCeed*	-1.214 €
XCeed*	-1.428 €
Niro HEV*	-1.573 €
Sportage*	-1.987 €
Sorento*	-1.811 €
EV6*	-3.431 €
EV9*	-2.420 €
LAND ROVER	
Range Rover Velar 2.0D MHEV S*	-2.507 €
Range Rover Evoque 1.5 PHEV S*	-6.927 €
Discovery Sport 2.0D S*	-653 €
Defender 110 3.0D MHEV SE*	-1.924 €
LEXUS	
NX 350h Premium*	-2.200 €
UX 250h Premium*	-3.150 €
UX 300e Business City*	-1.200 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-1.500 €
RZ 450e Executive*	-900 €
LBX Original Edition*	-2.800 €
MAZDA	
CX-60*	-1.500 €
MX-30*	-6.000 €
CX-30*	-2.400 €
CX-5*	-1.000 €
Mazda2*	-1.000 €
Mazda3*	-700 €
MX-5*	-800 €
MG	
ZS*	-3.000 €
ZS EV	-2.210 €
HS	-2.000 €
HS Plug-in Hybrid	-3.750 €
Marvel R	-1.210 €
MG5	-1.210 €
MG4	-3.210 €
MITSUBISHI	
Space Star	-1.000 €
Eclipse Cross PHEV	-5.000 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €
NISSAN	
Juke*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €
Ariya*	-1.750 €
OPEL	
Corsa (stock)	-3.000 €
Corsa-e (stock)	-3.410 €
Astra (stock)	-5.220 €
Crossland (stock)	-6.000 €
Mokka (stock)	-4.500 €
Mokka-e (stock)	-3.210 €
Grandland (stock)	-2.000 €
PEUGEOT	
208 (stock)	-3.500 €
2008 (stock)	-4.100 €
308 (stock)	-5.250 €
408 (stock)	-4.000 €
2008 (stock)	-4.100 €
3008 (stock) y 5008 (stock)	-5.000 €
508 (stock)	-4.000 €
RENAULT	
Clio*	-228 €
Captur*	-4.473 €
Arkana*	-3.819 €
Megane*	-1.653 €
Austral*	-4.100 €
Espace*	-4.745 €
Scenic*	-1.579 €
SKODA	
Fabia*	-725 €
Scala*	-805 €
Kamiq*	-880 €
SSANGYONG	
Tivoli*	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion y Torres	-2.000 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Musso	-5.000 €
SUZUKI	
Ignis	-1.299 €
Swift	-1.599 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-3.600 €
Across	-1.850 €
Swace	-4.450 €
TOYOTA	
Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-2.800 €
Yaris	-3.250 €
Corolla	-5.800 €
Camry	-4.000 €
CH-R	-4.000 €
Mirai	-3.000 €
RAV4	-4.000 €
bz4x	-7.900 €
Highlander	-4.000 €
GR Supra	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-5.000 €
VOLVO	
C40 Recharge Single Core*	-3.280 €
S60 B4 Core*	-8.050 €
V60 B3 Essential*	-7.950 €
EX30 Single Core*	-2.770 €
XC40 B3*	-9.600 €
XC40 Recharge Eléc. Single Core*	-3.275 €
XC60 B4 Core*	-11.550 €
XC60 Recharge T6 Core*	-10.800 €
XC90 B5 Core 7 plazas*	-12.250 €
XC90 Recharge T8 Core*	-11.540 €
EX90 Single Core*	-4.007 €

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

ABARTH — abarth.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
595	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 165 3p	28.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo 165 3p	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 165 3p Secuencial	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo165 3p Secuencial	31.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p	30.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p Secuencial	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p Sec.	33.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
695	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 180 3p	33.200	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 3p Secuencial	34.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p	35.100	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p Secuencial	36.700	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
500e	Euro NCAP: N.D.										
500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2		185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1		185

AIWAYS — aiways-mobility.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
U5	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0		432
U6	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472

ALFA ROMEO — alfaromeo.es

Giulia — Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480

Stelvio — Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9		525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 5p Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7		525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2		525
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8		525
Tonale	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385

ALPINE — alpinecars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
A110	Euro NCAP: N.D.										
A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7		196-
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9		196-
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196

ASTON MARTIN — astonmartin.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
DB11	Euro NCAP: N.D.										
Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10		-
DBS	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3		-
DBX	Euro NCAP: N.D.										
V8 4.0 551 5p Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3		632
Vantage	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5		350

AUDI — audi.es

A1 — Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1		335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
40 TFSI S Tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8		335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335

A3 — Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Sportback 30 TFSI 110	30.120	999	G	110	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 30 TFSI 110 Aut.	32.120	999	G	110	2	4.343	1.816	1.449	5,6		380
Sportback 30 TDI 116	32.460	1.968	D	116	2	4.343	1.816	1.449	4,4		380
Sportback 30 TDI 116 Aut.	33.420	1.968	D	116	2	4.343	1.816	1.449	4,6		380
Sportback 35 TFSI 150	33.480	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,7		380
Sportback 35 TFSI 150 Aut.	35.740	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,6		380
Sportback 35 TDI	35.830	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	4,5		380
Sportback 35 TDI Aut.	38.080	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	4,8		380
Sportback 40 TFSIe S tronic	42.950	1.395	G	204	2	4.312	1.785	1.426	1,1		280
Sportback 45 TFSIe S tronic	45.700	1.395	G	245	2	4.312	1.785	1.426	1,3		280
Sedan 30 TFSI 110	32.230	999	G	110	2	4.495	1.816	1.425	5,4		425
Sedan 35 TDI 150 Aut.	38.920	1.968	D	150	2	4.495	1.816	1.425	45		425
Sedan 35 TFSI	35.760	1.498	G	150	2	4.495	1.816	1.425	45		425

A4 — Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
35 TFSI 150 Aut.	45.570	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.428	6,1		480
30 TDI 136 Aut.	46.080	1968	D	136	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
35 TDI 163 Aut.	47.530	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
40 TFSI 204 Aut	45.140	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.428	6,2		480
45 TFSI 245 Aut. quattro	59.610	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,5		480
Avant 30 TDI 136 Aut.	48.080	1.968	D	136	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TDI 163 Aut.	49.540	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TFSI 150 Aut.	47.580	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.435	6,3		495
Avant 40 TFSI 204 Aut.	50.690	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.435	6,3		460
Avant 45 TFSI 245 Aut. quattro	61.700	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,7		495
A4 Allroad	Euro NCAP: ★★★★★										
45 TFSI 245 quattro-ultra S tronic	60.890	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.493	7,9		495
40 TDI 204 quattro S tronic	56.050	1.968	D	204	4	4.762	1.847	1.493	5,9		495

A5 — Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cabrio 35 TDI 163 S tronic	60.120	1.968	D	163	2	4.673	1.846	1.383	5,5		370
Cabrio 40 TDI 204 quattro 2p S tronic	61.550	1.968	D	204	4	4.673	1.846	1.383	5,6		370
Cabrio 40 TFSI 204 2p S Tronic	60.140	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Cabrio 45 TFSI 265 2p S Tronic	67.250	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Coupé 35 TDI 163 2p S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 190 2p S tronic	53.700	1.968	D	190	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 204 quattro 2p S tronic 7	60.910	1.968	D	204	4	4.626	1.846	1.372	5,1		450
Coupé 40 TFSI 204 2p S tronic 7	52.280	1.984	G	204	2	4.626	1.846	1.372	6,2		450
Coupé 45 TFSI 245 quattro-ultra S tr 7	59.400	1.984	G	245	4	4.626	1.846	1.372	7,3		450
Sportback 35 TFSI 150 S tronic	48.040	1.984	G	150	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 40 TFSI 204 5p S tronic	52.280	1.984	G	204	2	4.757	1.843	1.398	6,4		465
Sportback 40 TDI 190 S tronic 7	53.700	1.968	D	190	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 45 TFSI 245 quattro S tr 7	61.800	1.984	G	245	4	4.757	1.843	1.398	5,2		46

A6 — Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
40 TDI 4p S tronic 7	57.650	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.457	5,2		530
45 TFSI quattro 4p S tronic 7	64.230	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.457	7,3		530
45 TDI quattro 4p S tronic 7	72.510	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.457	6,2		530
50 TFSIe quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2		360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4		565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6		565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	76		565
Avant 45 TDI quattro S Tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	5,8		565
A7	Euro NCAP: N.D.										
Sportback 40 TDI 5p	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
Sportback 40 TDI 5p S tronic 7	76.720	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,8		535
Sportback 40 TDI quattro 5p S tronic 7	76.910	1.968	D	204	4	4.969	1.908	1.422	5,5		535
Sportback 45 TDI quattro S tronic	82.950	2.967	D	245	4	4.969	1.908	1.422	6,3		535
Sportback 50 TDI quattro tiptronic	89.610	2.967	D	286	4	4.969	1.908	1.422	6,7		535
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic 7	81.440	1.984	G	299	4	4.969	1.908	1.422	1,3		380
A8	Euro NCAP: N.D.										
50 TDI quattro tiptronic	110.130	2.967	D	286	4	5.190	1.945	1.473	7,2		505
60 TFSIe quattro tiptronic	119.510	2.995	G	449	4	5.190	1.945	1.473	2,3		390
A8 L 50 TDI quattro tiptronic	113.150	2.967	D	286	4	5.320	1.945	1.488	7,2		505
Q8 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
50 quattro	84.610	-	E	340	4	4.915	1.937	1.633	20,3		631
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.633	20,8		631
SQ8 e-tron quattro	106.510	-	E	503	4	4.901	1.935	1.629	27,5		631
Q8 e-tron Sportback	Euro NCAP: N.D.										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
50 quattro	87.250	-	E	340	4	4.915	1.937	1.619	19,7		590
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.619	20,1		590
SQ8 e-tron quattro	109.010	-	E	503	4	4.901	1.935	1.619	26,7		590
e-tron GT	Euro NCAP: N.D.										
quattro	106.050	-	E	530	4	4.989	1.964	1.416	19,9		405
RS e-tron quattro	146.000	-	E	646	4	4.989	1.964	1.396	20,6		405
Q2	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TFSI 150	32.330	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	5,8		405
35 TFSI 150 s tronic	36.490	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	6,1		405
30 TDI 116	33.160	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,7		405
30 TDI 116 S tronic	35.420	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI 150 S tronic	40.520	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI quattro 150 S tronic	41.870	1.968	D	116	4	4.208	1.794	1.538	4,8		405
Q3	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TDI 150 5p	42.240	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 5p S tronic	44.630	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 quattro 5p S tronic	46.870	1.968	D	150	4	4.484	1.856	1.616	5,8		530
35 TFSI 150 5p	43.060	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6		530
35 TFSI 150 5p S tronic	45.450	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6,4		530
40 TFSI 190 quattro 5p S tronic	48.630	1.984	G	190	4	4.484	1.856	1.616	7,2		530
45 TFSI 245 quattro 5p S tronic	58.200	1.984	G	245	4	4.484	1.856	1.616	7,3		530
45 TFSIe 245 5p S tronic	52.850	1.984	G	245	2	4.484	1.856	1.616	1,6		380
Sportback 35 TDI 150 5p	44.450	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 5p S tronic	46.840	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 quattro 5p S tr.	49.080	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	5,8		530
Sportback 35 TFSI 150 5p	45.270	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6		530
Sportback 35 TFSI 150 5p S tronic	47.660	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6,4		530
Sportback 40 TFSI 190 quattro 5p S tr.	50.950	1.984	G	190	4	4.500	1.856	1.616	7,2		530
Sportback 40 TDI 200 quattro 5p S tr.	55.040	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	6,6		530
Sportback 45 TFSI 245 quattro 5p S tr.	57.920	1.984	G	245	4	4.500	1.856	1.616	7,3		530
Q4 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★										
35 e-tron	53.180	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		520
40 e-tron	55.220	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		520
50 e-tron quattro Advanced	63.270	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
35 e-tron	54.830	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		535
40 e-tron	56.870	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		535
50 e-tron quattro Advanced	65.370	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		535
Q5	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TDI 163 S tronic	54.260	1.968	D	163	2	4.663	1.893	1.659	5,5		550
40 TDI 204 quattro S tronic	58.840	1.968	D	204	4	4.663	1.893	1.659	6,3		550
45 TFSI 265 quattro-ultra 5p S tronic	66.210	1.984	G	265	4	4.663	1.893	1.659	8,4		550
50 TFSIe 299 quattro-ultra S Line S tr	65.490	1.984	G	299	4	4.663	1.893	1.659	1,5		465
55 TFSIe 367 quattro-ultra S Line S tr	72.140	1.984	G	367	4	4.663	1.893	1.659	2,1		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	57.260	1.968	D	163	2	4.689	1.893	1.659	5,5		510
Sportback 40 TDI 204 quattro S tronic	64.340	1.968	D	204	4	4.689	1.893	1.659	6,3		510
Sportback 45 TFSI 265 quattro 5p S tr.	69.210	1.984	G	265	4	4.689	1.893	1.659	8,4		510
Q7	Euro NCAP: ★★★★★										
45 TDI MHEV 231 quattro 5p tip.	73.200	2.967	D	231	4	5.063	1.970	1.741	8,2		865
50 TDI MHEV 286 quattro 5p tip.	80.370	2.967	D	286	4	5.063	1.970	1.741	8,3		865
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	81.450	2.995	G	381	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
Q8	Euro NCAP: N.D.										
45 TDI 231 quattro 5p tiptronic	84.370	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	6,4		605

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
50 TDI 286 quattro 5p tiptronic	87.960	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	6,6		605
55 TFSI 340 quattro 5p tiptronic	87.430	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	8,9		605
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	87.650	2.995	G	381	4	4.986	1.995	1.705	2,4		505
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	104.500	2.995	G	462	4	4.986	1.995	1.705	2,4		505
R8	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 5.2 FSI V10 570 RWD S tronic	179.380	5.204	G	570	2	4.429	1.940	1.242	12,5		112
Coupé 5.2 FSI V10 620 Perform quattro	233.050	5.204	G	620	4	4.429	1.940	1.242	12,9		112
Spyder 5.2 FSI V10 570 RWD S tronic	194.180	5.204	G	570	2	4.429	1.940	1.242	13,5		112
Spyder 5.2 FSI V10 Perfor 620 quattro	247.850	5.204	G	620	4	4.429	1.940	1.242	13,3		112
RS Q3	**Euro NCAP:**										
2.5 TFSI 400 quattro 5p S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5		530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6		530
RS3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TFSI quattro S tronic	79.060	2.480	G	400	4	4.389	1.851	1.436	9,0		282
Sedán TFSI quattro S tronic	80.060	2.480	G	400	4	4.542	1.851	1.412	8,9		321
RS4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant 3.0 TFSI 450 quattro 5p Tiptronic	105.120	2.894	G	450	4	4.781	1.866	1.404	9,2		495
RS5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé TFSI 450 quattro 2p tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.723	1.861	1.360	9,5		410
Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6		430
RS6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TFSI 600 quattro 5p tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4		565
Avant Performance TFSI quattro 5p tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565
RS7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro 5p tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535
S3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TFSI 310 quattro 5p S tronic 7	57.230	1.984	G	310	4	4.351	1.816	1.438	8,1		325
Sedán 2.0 TFSI 310 quattro 4p S tr. 7	58.200	1.984	G	310	4	4.504	1.816	1.415	7,8		325
S4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TDI 347 quattro 5p tip.	81.840	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.408	7,2		420
TDI 347 quattro 4p tip.	79.750	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.404	7,0		420
S5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,1		430
Coupé TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,0		410
S6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TDI quattro Tiptronic	86.510	2.967	D	344	4	4.954	1.866	1.446	6,9		520
Avant 3.0 TDI 349 quattro 5p Tiptronic	89.650	2.967	D	344	4	4.954	1.886	1.445	7,1		550
S7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525
S8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505
SQ2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 300 quattro 5p S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355
SQ5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 TDI quattro 5p tip.	82.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
Sportback 3.0 TDI quattro 5p tip.	85.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
SQ7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
4.0 TFSI 507 quattro 5p tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805
SQ8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 507 quattro 5p tip.	118.910	3.996	G	507	4	5.006	1.995	1.705	11,8		605
TT	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé 40 TFSI S Tronic Tourist Trophy	56.260	1.984	G	197	2	4.191	1.832	1.353	6,8		305
Coupé 45 TFSI quattro S Tronic T. Trophy	65.230	1.984	G	245	2	4.191	1.832	1.353	7,8		305
TT RS	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé 2.5 TFSI quattro Stronic	93.180	2.480	G	400	4	4.191	1.832	1.344	8,9		305

BENTLEY

madrid.bentleymotors.com

Bentayga	**Euro NCAP: N.D.**										
4.0 V8 550 5p Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484
Continental	**Euro NCAP: N.D.**										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235
Flying Spur	**Euro NCAP: N.D.**										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420

BMW

bmw.es

i4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive35 Gran Coupe	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupe	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470
iX1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX1 xDrive 313 5p Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-
iX3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510
iX	**Euro NCAP: ★★★★**										
iX xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
iX xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
iX M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500
i5	**Euro NCAP: N.D.**										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490
i7	**Euro NCAP: N.D.**										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Serie 1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
118i 140 5p	32.850	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,3		380
118i 140 5p Aut.	35.217	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,0		380
120i 178 5p Aut.	39.269	1.998	G	178	2	4.319	1.799	1.434	6,0		380
116d 116 5p	31.550	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
116d 116 5p Aut.	35.155	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
118d 150 5p	36.550	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,1		380
118d 150 5p Aut.	39.035	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,2		380
120d 190 5p Aut.	41.850	1.995	D	190	2	4.319	1.799	1.434	4,5	E	380
128ti 265 5p Aut.	46.550	1.998	G	265	2	4.319	1.799	1.434	6,9		380
M135i 306 xDrive 5p Aut.	55.550	1.998	G	306	4	4.319	1.799	1.434	6,8		380
Serie 2 Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3		390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6		390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	7,8		390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	8,1		390
Coupé M2 Manual	91.250	2.993	G	460	2	4.580	1.887	1.403	10		390
Coupé M2 Automático	91.250	2.993	G	460	2	4.580	1.887	1.403	9,7		390
Serie 2 Gran Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4		430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1		430
Gran Coupé 216d 116 Aut	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6		430
Gran Coupé 218d 116 Aut	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8		430
Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2		430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	2	4.526	1.800	1.420	6,7		430
Serie 2 Active Tourer	**Euro NCAP: N.D.**										
Active Tourer 218i 136 5p	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 220i 170 5p	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9		415
Active Tourer 218d 136 5p	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 225e xDrive 245 5p	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Active Tourer 230 xDrive 326 5p	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Serie 3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5		480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6		480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5		480
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8		480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3		375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6		375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7		480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2		480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0		480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1		480
Touring 318d 150 5p Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8		500
Touring 320d 190 5p Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9		500
Touring 320i 184 5p Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7		500
Touring 330d 265 5p Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2		500
Touring 330d 265 xDrive 5p Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4		500
Touring 330i 258 5p Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6		500
Touring 330i 258 xDrive 5p Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3		500
Touring M340d 340 xDrive 5p Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5		500
Touring M340i 374 xDrive 5p Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2		500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1		500
Serie 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3		440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5		440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2		440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6		440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5		440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7		440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0		440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7		385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9		385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9		385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8		385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2		385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6		470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8		470
Gran Coupé M440i xDrive	80.400	2.998	G	374	2	4.783	1.852	1.442	8,0		470
Serie 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
520d Aut.	60.050	1.995	D	197	2	5.060	1.900	1.515	5,1		520
520i Aut.	60.150	1.998	G	208	2	5.060	1.900	1.515	5,7		520
520d xDrive Aut.	62.600	1.995	D	197	4	5.060	1.900	1.515	5,5		520
530e Aut.	71.150	1.998	H	299	2	5.060	1.900	1.515	0,6		520
550e xDrive Aut.	88.250	2.998	H	489	4	5.060	1.900	1.515	0,8		520
Serie 6 GT	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Turismo 640i xDrive Aut.	87.200	2.998	G	340	4	5.091	1.902	1.540	7,6		610
Gran Turismo 630d xDrive 265 Aut	84.000	2.993	D	286	4	5.091	1.902	1.540	6,0		610
Serie 7	**Euro NCAP: N.D.**										
740d 299 xDrive 4p Aut.	119.161	2.993	D	299	4	5.391	1.950	1.544	6,1		540
750e 489 xDrive 4p Aut.	131.997	2.998	G	489	4	5.391	1.950	1.544	1,0		525
M760e 571 xDrive 4p Aut.	142.847	2.998	G	571	4	5.391	1.950	1.544	1,1		525

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Serie 8	**Euro NCAP: N.D.**										
Cabrio 840i	121.00	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.345	8,4		350
Cabrio 840d xDrive	129.750	2.993	D	340	4	4.843	1.902	1.339	6,7		350
Cabrio M850i xDrive	155.750	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.345	10,7		350
Coupé 840i	112.950	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.346	8.2		420
Coupé 840d xDrive	121.700	2.993	D	340	4	4.851	1.902	1.341	6,5		420
Coupé M850i xDrive	147.700	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.346	10,5		420
Gran Coupé 840i	109.900	2.998	G	333	2	5.074	1.932	1.401	8,4		440
Grand Coupé 840d xDrive	118.700	2.993	D	340	4	5.074	1.932	1.401	6,7		440
Gran Coupé M850i xDrive	144.650	4.395	G	530	4	5.082	1.932	1.407	10,7		440
M8 Competition Cabrio	211.150	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.353	11,5		350
M8 Competition Coupé	203.050	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.362	11,3		420
M8 Competition Gran Coupé	200.050	4.395	G	625	4	5.098	1.943	1.420	11,5		440
X1	**Euro NCAP: ★★★★★**										

18i 136 sDrive 5p Aut.	41.700	1.499	G	136	2	4.500	1.845	1.642	6,3		540
20i 170 sDrive 5p Aut.	43.700	1.499	G	170	2	4.500	1.845	1.642	5,9		540
18d 150 sDrive 5p Aut.	40.900	1.995	D	150	2	4.500	1.845	1.642	4,9		500
20d 163 xDrive 5p Aut.	44.900	1.995	D	163	4	4.500	1.845	1.642	4,8		500
25e 245 xDrive 5p Aut.	51.900	1.995	H	245	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
iX1 xDrive30	56.400	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	16,9		490-
X2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
sDrive20i	47.100	1.499	G	170	2	4.554	1.845	1.590	6		515
sDrive18d	49.200	1.995	D	150	2	4.554	1.845	1.590	5,1		560
M35i xDrive	71.800	1.998	G	300	4	4.567	1.845	1.575	7,7		560
X3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive 20i	55.350	1.998	G	184	4	4.708	1.891	1.676	7,6		550
xDrive 30i	62.450	1.998	G	184	4	4.708	1.891	1.676	7,6		550
xDrive M40i	78.750	2.998	G	360	4	4.713	1.897	1.676	8,8		550
sDrive 18d	53.500	1.995	D	150	2	4.708	1.891	1.676	5,6		550
xDrive 20d	57.900	1.995	D	190	4	4.708	1.891	1.676	5,8		550
xDrive 30d	65.000	2.993	D	286	4	4.708	1.891	1.676	6,2		550
xDrive M40d	79.250	2.993	D	340	4	4.708	1.891	1.676	6,6		550
xDrive 30e	66.850	1.998	G	292	4	4.708	1.891	1.676	2,0		450
M Competition	110.550	2.993	G	510	4	4.716	1.897	1.676	10,9		550
X4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive20i	58.400	1.998	G	184	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive30i	65.500	1.998	G	245	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive M40i	81.550	2.998	G	360	4	4.752	1.938	1.621	8,7		525
xDrive20d	61.500	1.995	D	190	4	4.751	1.918	1.621	5,7		525
xDrive30d	69.050	2.993	D	286	4	4.751	1.918	1.621	6,1		525
xDrive M40d	82.000	2.993	D	340	4	4.751	1.938	1.621	6,6		525
M	112.550	2.993	G	480	4	4.754	1.927	1.618	10,7		525
X5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40i 340 xDrive 5p Aut.	82.600	2.998	G	340	4	4.922	2.004	1.745	8,5		550
M50i 530 5p Aut.	114.547	4.395	G	530	4	4.922	2.004	1.745	10,5		550
30d 265 xDrive 5p Aut.	81.200	2.993	D	265	4	4.922	2.004	1.745	6		550
40d 340 xDrive 5p Aut.	87.700	2.993	D	340	4	4.922	2.004	1.745	6,9		550
45e 394 xDrive 5p Aut.	85.400	2.998	G	394	4	4.922	2.004	1.745	-		500
M 5p	154.150	4.395	G	600	4	4.938	2.015	1.747	12,8		650
X6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive40i 340 5p Aut.	86.600	2.998	G	340	4	4.935	2.004	1.696	8		580
xDrive M50i 530 5p Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4		580
xDrive30d 265 5p Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1		580
xDrive40d 265 5p Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8		580
M 600 5p	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5		580
X7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40d 352 xDrive 5p Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7		326
40i 381 xDrive 5p Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6		326
M60i 530 xDrive 5p Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9		326
XM	**Euro NCAP: N.D.**										
XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5		527
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6		527
Z4	**Euro NCAP: N.D.**										
20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	13.014	7,1		281

BYD

byd.com/es

Dolphin	**Euro NCAP: N.D.**										
Dolphin Active	28.780	-	E	95	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Boost	29.480	-	E	177	2	4.290	1.770	1.570	-		345

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Dolphin Comfort	34.480	-	E	204	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Design	36.480	-	E	294	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Atto 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Atto 3 Comfort	40.190	-	E	204	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Atto 3 Design	36.480	-	E	294	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Seal	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Design	43.900	-	E	313	2	4.800	1.875	1.460	16,6		453
Excellence AWD	47.780	-	E	530	4	4.800	1.875	1.460	18,2		453
Han	**Euro NCAP: N.D.**										
Han	69.990	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Han Esmerald Green Edition	74.000	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Tang	**Euro NCAP: N.D.**										
Tang	69.990	-	E	517	4	4.870	1.950	1.725	23,8		440

CATERHAM — caterhamspain.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Seven	**Euro NCAP: N.D.**										
Serie K 1.6	31.320	1.588	G	116	2	3.380	1.575	1.115	7,9		-
Serie K 1.8 VVCO	40.730	1.795	G	141	2	3.380	1.575	1.115	8,8		-

CITROËN — citroen.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
AMI	**Euro NCAP: N.D.**										
AMI	7.790	-	E	8	2	2,410	1.390	-	-		-
C3	**Euro NCAP: ★★★★**										
PureTech 83 YOU!	15.595	1.199	G	83	2	3.996	1.749	1.474	5,4		300
BlueHDi 100 YOU!	17.800	1.560	D	99	2	3.996	1.749	1.474	4,2		300
C3 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 110 6V Feel 5p S/S	22.240	1.199	G	110	2	4.154	1.756	1.597	4,7		410
1.2 PureTech 110 Shine 5p S/S EAT6	22.420	1.199	G	110	2	4.154	1.756	1.637	5,7		410
1.5 BlueHDi 6V 110 Feel 5p S/S	23.220	1.499	D	102	2	4.154	1.756	1.597	4		410
C4	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 Live Pack	21.085	1.199	G	100	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack	23.105	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack EAT8	25.645	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 C Series	23.965	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 Shine	24.695	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	27.435	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
e-C4 eléctrico Feel Pack	35.845	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico C Series	35.855	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico Shine	36.985	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico 54 kWh Shine 156 CV	38.905	-	E	156	2	4.360	1.800	1.525	14,9		380
C4 X	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 Feel	22.785	1.199	G	100	2	4.600	1.800	1.525	5,3		510
1.2 PureTech 130 Feel Pack EAT8	26.545	1.199	G	130	2	4.600	1.800	1.525	5,7		510
1.2 BlueHDi 130 Feel Pack EAT8	28.035	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	28.535	1.199	G	130	2	4.600	1.800	1.525	5,7		510
1.2 BlueHDi 130 Shine EAT8	30.075	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
e-C4 X eléctrico Feel	35.635	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,4		510
e-C4 X eléctrico Feel	36.745	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,4		510
e-C4 X eléctrico Shine	38.085	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,4		510
C5 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 C Series	31.430	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
C5 X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100	1.199	G	130	2	4.805	1.815	1.485	6,0		545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600	1.598	G	180	2	4.805	1.815	1.485	6,5		545
Hybrid ë-225 Feel Pack	45.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	47.215	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	49.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485

CUPRA — cupraofficial.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TSI 190 4Drive 5p S/S DSG7	44.360	1.984	G	190	4	4.376	1.841	1.615	8,1		485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive 5p S/S DSG7	50.670	1.984	G	300	4	4.376	1.841	1.615	7,4		485
Formentor	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	33.040	1.498	G	150	2	4.450	1.839	1.615	6,4		450
1.5 TSI 150 DSG7	35.520	1.498	G	150	2	4.450	1.839	1.615	6,4		450
2.0 TSI 190 DSG7 4Drive	43.580	1.998	G	190	4	4.450	1.839	1.615	7,6		420
2.0 TDI 150	36.540	1.968	D	150	2	4.450	1.839	1.615	4,8		450
2.0 TDI 150 DSG7 4Drive	42.180	1.968	D	150	2	4.450	1.839	1.615	4,8		450
1.4 e-Hybrid 204 DSG6	40.920	1.395	G	204	2	4.450	1.839	1.510	1,2		345
VZ 2.0 TSI 245 DSG	49.210	1.998	G	245	4	4.450	1.839	1.615	7,7		420
VZ5 2.0 TSI 310 4Drive DSG7	51.550	1.984	G	310	4	4.450	1.839	1.615	8,6		450
VZ 1.4 e-Hybrid 245	48.120	1.395	G	204	2	4.450	1.839	1.510	1,5		345
VZ5 2.5 TSI 390 4Drive DSG7	68.460	2.480	G	390	4	4.468	1.852	1.505	10,2		410
VZ5 2.5 TSI 390 4Drive DSG7 Taiga	72.611	2.480	G	390	4	4.468	1.852	1.505	10,2		410
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	31.610	1.498	G	150	2	4.398	1.799	1.467	6,0		380
2.0 TSI 190 DSG7	32.530	1.998	G	190	2	4.398	1.799	1.467	6,9		380
VZ 2.0 TSI 245 DSG	42.235	1.998	G	245	2	4.398	1.799	1.467	7,2		380
VZ 2.0 TSI 300 DSG	44.495	1.998	G	300	2	4.398	1.799	1.467	7,6		380
VZ 2.0 TSI 300 VZ CUP DSG	54.072	1.998	G	300	2	4.398	1.799	1.467	7,8		380
1.4 TSI e-Hybrid 245 CV	42.120	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	43.680	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
1.4 TSI e-Hybrid VZ CUP 245 CV	51.255	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
León Sportstourer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	32.940	1.498	G	150	2	4.657	1.799	1.463	6,1		620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860	1.998	G	190	2	4.657	1.799	1.463	6,9		620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215	1.998	G	245	2	4.657	1.799	1.463	7,2		620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,6		620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195	1.998	G	310	4	4.657	1.799	1.463	8,3		620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,2		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,3		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,4		470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.409	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,8		620
Born	**Euro NCAP: ★★★★★**										
204 CV 58 kWh	40.100	-	E	204	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh	44.410	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385

DACIA — dacia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Spring	**Euro NCAP: ★**										
Spring Essential 45	20.555	-	E	45	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Spring Extreme 65	22.205	-	E	65	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Duster 2024	**Euro NCAP: ★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-		472
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-		-
Jogger	**Euro NCAP: ★★★**										
ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Sandero	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	12.790	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Essential	13.390	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
TCe 90 Expression	13.640	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Expression	14.240	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
Sandero Stepway	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	14.868	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Essential	14.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 90 Expression	15.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
TCe 90 Expression CVT	16.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Expression	15.768	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 110 Extreme	17.668	999	G	110	2	4.099	1.848	1.535	5,5		328
ECO-G 100 Extreme	17.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328

DFSK — dfsk.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
500	**Euro NCAP: N.D.**										
500 Luxury	20.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
500 Intelligent	22.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
580	**Euro NCAP: ★★★**										
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
Fengon 5	**Euro NCAP: ★★★**										
1.5 T Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5		-

DODGE — amencars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
SXT	62.500	3.604	G	303	2	5.023	1.923	1.449	9,3		-
R/T	78.000	5.654	G	375	2	5.023	1.923	1.465	12,7		-
SRT Hellcat	140.500	6.166	G	717	2	5.023	1.923	1.449	16,8		-
Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
R/T	93.500	6.417	G	485	2	5.100	1.905	1.467	11,4		-
SRT Hellcat	135.500	6.166	G	717	2	5.100	1.905	1.467	16,8		-
Durango	**Euro NCAP: N.D.**										
GT	79.700	3.604	G	295	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
R/T	88.500	6.417	G	360	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
SRT Hellcat	155.500	6.166	G	710	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-

DS — dsautomobiles.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 PureTech 130 Bastille Aut.	31.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
4	**Euro NCAP: ★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross BlueHDI 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D	130	2	4.595	1.906	1.631	5,5		555
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G	225	2	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G	300	4	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G	360	4	4.570	1.895	1.620	1,8		555
9	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E-Tense 250 Performance Line	64.300	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 360 Performance Line 4x4	73.950	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 250 Rivoli+	66.200	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	75.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 250 Opera Premiere	74.150	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 360 Opera Premiere 4x4	83.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1.0		510

DR — drautomobiles.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
5.0	**Euro NCAP: N.D.**										
500 Luxury	22.493	1.498	G	116	2	4.318	1.830	1.670	8,2		340

FERRARI — ferrari.it

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
296 GTB	**Euro NCAP: N.D.**										
296 GTB	279.055	2.992	G	829	2	4.565	1.958	1.187	6,4		-
SF90	**Euro NCAP: N.D.**										
SF90 Stradale Coupé	489.725	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
SF90 Stradale Spider	545.025	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
812 Competizione	**Euro NCAP: N.D.**										
812 Competizione	560.000	6.496	G	830	2	4.696	1.971	1.276	-		-
F8 Tributo	**Euro NCAP: N.D.**										
F8 Tributo Coupé	338.077	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
F8 Tributo Spider	361.000	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
Portofino M	**Euro NCAP: N.D.**										
Portofino M	233.971	3.855	G	620	2	4.594	1.938	1.318	-		-
Roma	**Euro NCAP: N.D.**										
Roma	220.000	3.855	G	620	2	4.656	1.974	1.301	-		272
Purosangue	**Euro NCAP: N.D.**										
Purosangue	430.000	6.496	G	725	4	4.973	2.028	1.589	-		473

FIAT — fiat.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
500	**Euro NCAP ★★★**										
1.0 Hybrid 70 Hatchback	16.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 Hybrid 70 (RED) Hatchback	19.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Hatchback	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Cabrio	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Cabrio	22.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Cabrio	22.400	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
500 E	**Euro NCAP ★★★★★**										
500E Berlina 95	29.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	33.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina (RED) 95	30.400	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	34.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 118	35.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 La Prima By Bocelli 118	39.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 118	36.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 118	33.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio La Prima By Bocelli 118	40.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Firefly Turbo 120 Club	23.850	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Club	27.300	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	29.100	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Cross	25.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Cross	28.950	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Cross Auto.	30.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Club	26.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	31.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
Panda	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 Hybrid 70	14.550	999	G	70	2	3.653	1.643	1.551	5,2		225
Cross 1.0 Hybrid 70	17.550	999	G	70	2	3.705	1.662	1.657	5,4		225
Tipo	**Euro NCAP: ★★★**										
Hatchback 1.0 T3 100	22.100	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95	23.350	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	27.100	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 City Cross	23.850	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 City Cross	26.050	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 City Cr. Aut.	28.850	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 Cross	25.600	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 Cross	27.800	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Cross Aut.	30.600	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 (RED)	26.400	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 (RED)	28.600	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 (RED) Aut.	31.400	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Garmin Aut.	30.350	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Station Wagon 1.0 T3 100	23.600	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95	24.850	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	28.600	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.0 T3 100 Cross	27.003	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95 Cross	29.300	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut. Cross	32.100	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550

FORD ford.es

EcoSport	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 EcoBoost 125 ST Line 5p S/S Aut.	27.191	999	G	125	2	4.096	1.765	1.653	6,0		334
1.0 EcoBoost 125 Active 5p S/S Aut.	27.659	999	G	125	2	4.096	1.765	1.653	6,0		334
Fiesta	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active X	25.700	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line X	25.795	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.5 EcoBoost 200 ST	30.998	1.496	G	200	2	4.048	1.735	1.490	6,7		311
Focus	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,5		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line Aut.	31.736	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	33.392	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	34.592	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV Active	32.046	999	G	125	2	4.672	1.825	1.497	5,5		635
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV ST Line Aut	33.492	999	G	155	2	4.672	1.825	1.497	5,3		635
2.3 EcoBoost 280 ST	41.383	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
2.3 EcoBoost 280 ST Aut.	44.024	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
Kuga	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoBoost 150 ST Line	36.869	1.496	G	150	2	4.614	1.883	1.661	6,6		475
2.0 EcoBlue 120 ST Line Aut.	39.601	1.496	G	120	4	4.614	1.883	1.661	6,7		475
FHEV 2.5 Duratec 190 ST Line Aut.	40.452	2.499	G	190	2	4.614	1.883	1.678	1,2		405
FHEV 2.5 Duratec 190 ST Line Aut AWD	42.589	2.499	G	190	4	4.614	1.883	1.678	1,2		405
PHEV 2.5 Duratec 225 ST Line Aut.	44.402	2.499	G	225	2	4.614	1.883	1.678	1,2		405
Explorer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 PHEV AWD ST-Line	90.594	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
3.0 PHEV AWD Platinum	91.722	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
Mustang	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 440 GT Aut.	63.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.396	12,5		332
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	60.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.396	12,8		332
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 440 GT 2p Aut.	59.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.382	12,1		408
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	56.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8	69.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8 Aut.	72.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	11,7		408
Mustang Mach-E	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Mach-E RWD 269 CV 76 kWh	64.687	-	E	269	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 269 CV 76 kWh Prem.	70.872	-	E	269	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E RWD 294 CV 99 kWh Prem.	72.658	-	E	294	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 351 CV 99 kWh Prem.	77.067	-	E	351	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262	-	E	487	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Puma	**Euro NCAP: ★★★★★**										
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3		456
Bronco	**Euro NCAP: N.D.**										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7		471
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2		546

HONDA honda.es

Civic	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e:HEV Elegance	32.100	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Sport	33.200	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Advance	36.600	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
Type R	54.850	1.996	H	329	2	4.594	1.890	1.408	8,2		410
ZR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Sport	44.950	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		390
e:HEV Advance	47.050	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		380
CR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Elegance 4x2	51.545	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	5,9		587
e:HEV Advance 4x4	56.565	1.993	H	184	4	4.706	1.866	1.674	6,7		579
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	0,8		617
e	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 154 5p Aut. Advance	37.300	-	E	154	2	3.894	1.752	1.512	-		171
e:Ny1	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344
HR-V	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320
Jazz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304

HYUNDAI hyundai.es

i10	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
i20	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 Essence 5p	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.2 MPI 84 Klass 5p	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Tecno 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352
i30	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 DPi 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
1.0 TGDi 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.0 TGDi 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,5		395
1.0 TGDi 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,7		395
1.0 TGDi 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,3		395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
N 2.0 T-GDI 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,0		381
N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,4		381
CW 1.0 TGDi 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,5		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,2		602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,3		602
CW 1.0 TGDi 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,4		602
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6,1		602
Fastback 1.0 TGDi 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,4		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,2		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,3		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,5		450
Fastback 1.5 TGDi 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,2		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecno 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,7		450
Fastback1.5 TGDi 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,1		450
Fastback N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8,4		450
BAYON	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 MPI Essence	16.490	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Essence	17.490	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,4		411
1.2 MPI Maxx	18.565	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Maxx	19.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,5		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	20.415	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx 7DCT	20.905	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 Tecno	21.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	22.815	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	25.120	998	G	120	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
IONIQ 6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
151 bat 53 kWh RWD Light	49.620	-	E	151	2	4.855	1.880	1.495	13,9		446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010	-	E	228	2	4.855	1.880	1.495	14,3		446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360	-	E	325	4	4.855	1.880	1.495	16,9		416
IONIQ 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	E	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
Kona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TGDi 120 Klass	23.590	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,8		374
1.0 TGDi 120 48V Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V Tecno	27.040	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V N Line	28.740	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 7DCT Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	6,0		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Maxx	29.290	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Tecno	31.540	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Style Sky	34.890	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
Electrico 136 Maxx	37.850	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 136 Tecno	41.250	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Maxx	37.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Tecno	41.250	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Style	48.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Kona 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi Maxx	28.490	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,7		466
1.0 T-GDi 48V Maxx	29.740	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,5		466
1.6 GDi HEV DCT Maxx	32.040	1.580	H	141	2	4.350	1.825	1.585	4,5		466
1.6 T-GDi DCT N-Line	28.490	1.598	G	198	2	4.385	1.825	1.585	6,4		466
Nexo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric FCEV 163 Style 5p Aut.	69.000	-	G	163	2	4.670	1.860	1.640	-		461
Santa Fe	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 CRDi 150 Essence 5p 7plz S/S	34.900	1.995	D	150	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S	39.900	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S Aut.	42.100	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.4 GDi 184 Tecno 4x4 5p 7plz S/S Aut.	50.150	2.360	G	185	4	4.770	1.890	1.680	-		547
Staria	**Euro NCAP: N.D.**										
Staria Style 2.2 CRDi AT. 7 plazas	52.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Tecno 2.2 CRDi AT. 9 plazas	54.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Maxx 2.2 CRDi AT. 9 plazas	62.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Tucson	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDi 150 Klass	27.400	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,7		620
1.6 CRDi 115 Klass	29.000	1.598	D	115	2	4.500	1.865	1.650	5,3		620
1.6 T-GDi 150 Maxx 48V	31.700	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,5		620
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 230 Maxx 6AT	34.950	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,6		616
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT	35.050	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,3		546
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT 4x4	38.550	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,8		546
1.6 CRDi 136 Tecno 48V DCT	39.500	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,4		546
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 230 Tecno 6AT	39.640	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,7		616
1.6 T-GDi 180 Style 48V DCT 4x4	44.750	1.598	G	180	4	4.500	1.865	1.650	7,1		577
Híbrido 1.6 T-GDi HEV Style 6AT 4x4	47.150	1.598	G	230	4	4.500	1.865	1.650	6,4		616
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Maxx	39.790	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Style	48.590	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558

INEOS ineosgrenadier.com

Grenadier	**Euro NCAP: ★★★★★**										
UW 3.0 Turbo Gasolina 2 plaz

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
UW 3.0 Turbo Diesel 2 plazas	73.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		
UW 3.0 Turbo Gasolina 5 plazas	74.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 5 plazas	74.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		
SW 3.0 Turbo Gasolina Fieldmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Fieldmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
SW 3.0 Turbo Gasolina Trialmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Trialmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
QM 3.0 Turbo Gasolina	73.943	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
QM 3.0 Turbo Diesel	73.493	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-

JAGUAR

jaguar.com/es

E-Pace	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0D 163	40.950	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160	42.250	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D 163 R-Dynamic	43.500	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160 R-Dynamic	44.900	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D MHEV 163 AWD Auto	48.350	1.999	D	163	4	4.395	1.984	1.649	6,4		470
2.0 MHEV 200 AWD Auto	50.400	1.998	G	200	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0D MHEV 204 AWD Auto	52.200	1.999	D	200	4	4.395	1.984	1.649	6,5		470
2.0 MHEV 250 AWD Auto	55.050	1.998	G	250	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9,1		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
F-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 i4 250 Pure AWD 5p Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5		650
2.0 i4 300 Pure AWD 5p Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9		650
2.0L i4D 163 Pure 5p	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3		650
2.0L i4D 180 Prestige AWD 5p Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7		650
2.0L i4D 180 Pure 5p Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5		650
2.0L i4D 240 Pure AWD 5p Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
3.0L TDV6 300 Pure AWD 5p Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
5.0 V8 550 SVR AWD 5p Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9		650
F-Type	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
I-Pace	**Euro NCAP: N.D.**										
S EV400 90kWh AWD 5p Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD 5p Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
XE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
XF	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	g	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JEEP

jeep.es

Avenger	Euro NCAP: N.D.										
1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380-
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380
Compass	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9		420
Renegade	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler	**Euro NCAP: N.D.**										
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533
Grand Cherokee	**Euro NCAP: N.D.**										
4xE Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xE Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KIA

kia.es

Ceed	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech 5p ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDI MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437
e-Soul	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 136 Concept 5p Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Electric 204 Drive (Long Range) 5p Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										

1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
e-Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										
Concept 65 kWh	41.435	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	45.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	48.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Picanto	**Euro NCAP: ★★★**										
1.0 DPI 67 Concept	11.279	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,1		255
1.0 DPI 67 GT Line	13.442	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
1.2 DPI 84 GT Line	13.493	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.0 DPI 67 AMT GT Line	14.343	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.2 DPI 84 AMT GT Line	14.843	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,5		255
1.0 T-GDI 100 GT Line	15.342	998	G	100	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
ProCeed	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 T-GDi 120 GT Line	26.855	998	G	120	2	4.605	1.800	1.422	5,8		594
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	30.305	1.482	G	160	2	4.605	1.800	1.422	5,7		594
1.6 T-GDi 204 GT DCT	33.080	1.591	G	204	2	4.605	1.800	1.422	6,8		594
Rio	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	13.046	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	15.296	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.2 DPI 84 Drive	15.396	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Drive	17.646	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	18.196	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	18.846	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,5		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	19.296	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	20.496	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
Sorento	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	41.265	2.151	D	201	2	4.810	1.900	1.695	6,2		187
1.6 T-GDI HEV Drive 4x2	43.165	1.598	G	230	2	4.810	1.900	1.695	6,4		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	48.073	2.151	D	201	2	4.810	1.900	1.695	6,8		187
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4	49.973	1.598	G	230	4	4.810	1.900	1.695	6,8		187
1.6 T-GDI PHEV Drive 4x4	50.900	1.598	G	265	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
1.6 T-GDI PHEV Emotion 4x4	54.510	1.598	G	265	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
Sportage	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDI 150 Concept	25.980	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,7		591
1.6 CRDI 115 Concept	28.900	1.598	D	115	2	4.515	1.865	1.645	5,2		571
1.6 T-GDI MHEV 150 Drive	30.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 CRDI MHEV 136 Concept	30.500	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	4,9		526
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech	32.905	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Drive	33.920	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	5,6		587
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech 7DCT	35.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,4		562
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4	38.700	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,4		526
1.6 T-GDI MHEV 150 GT Line 7DCT	40.105	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Tech 4x4	40.350	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	6,3		587
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4 7DCT	40.800	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,8		526
1.6 T-GDI MHEV 180 Tech 4x4 7DCT	41.050	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	7,0		562
1.6 T-GDI MHEV 180 GT Line 4x4 7DCT	46.725	1.598	G	180	2	4.515	1.865	1.645	7,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Drive 4x4 Aut.	43.650	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Tech 4x4 Aut.	46.550	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 GT Line 4x4 Aut.	52.350	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
Stinger	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.3 T-GDi 366 GT 4x4 5p ISG Aut.	59.875	3.342	G	366	4	4.830	1.870	1.400	10,5		406
Stonic	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	16.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	17.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Concept	18.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.2 DPI 84 Drive	18.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	19.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	20.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	20.482	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line	21.542	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,6		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	21.642	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	22.842	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
XCeed	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi 120 Concept 5p ISG	19.913	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.0 T-GDi 120 Drive 5p ISG	21.127	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Drive	23.078	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Concept	23.103	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.0 T-GDi 120 Tech 5p ISG	23.428	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Drive	24.003	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.377	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,2		426
1.6 MHEV 136 Tech DCT	26.820	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,3		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	26.878	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 T-GDi 204 Emtion DCT	31.803	1.591	G	204	2	4.395	1.826	1.483	7,1		426
1.6 PHEV eDrive	28.342	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
1.6 PHEV eMotion	32.752	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
EV6	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD 170 58kWh	49.220	-	E	170	2	4.680	1.880	1.550	16,6		542
RWD 229 77kWh	53.122	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	16,5		542
RWD 229 77kWh GT Line	58.722	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	17,2		542
AWD 325 77kWh GT Line	62.722	-	E	325	4	4.680	1.880	1.550	18,0		510
AWD 585 77kWh GT	70.420	-	E	585	4	4.680	1.880	1.550	22,7		542
EV9	**Euro NCAP: N.D.**										
AWD GT-Line 7 plazas	85.100	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880
AWD GT-Line 6 plazas	86.200	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880

KTM

ktm.com/es/x-bow/

X-Bow	Euro NCAP: N.D.										
2.0 285 GT	97.271	1.984	G	285	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 300 R	78.051	1.984	G	300	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 360 RR	113.746	1.984	G	360	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-

LAMBORGHINI

lamborghini.com

Huracán	Euro NCAP: N.D.										
EVO 5.2 V10 640 2p	249.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.165	13,7		100
EVO Spyder 5.2 V10 640 2p	274.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.180	14,2		100
STO Coupé	338.000	5.204	G	640	4	4.549	1.945	1.220	14,2		38
Urus	**Euro NCAP: N.D.**										
S	265.000	3.996	G	666	4	5.112	2.018	1.638	-		616
Performante	296.000	3.996	G	666	4	5.137	2.026	1.618	-		616

LAND ROVER

landrover.es

Defender	Euro NCAP: N.D.										
90 SE D250 AWD 3p	80.450	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC SE D250 AWD 3p	85.500	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC HSE D250 AWD 3p	92.700	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 XS EDITION D250 AWD 3p	94.399	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 SE P400 AWD 3p	91.200	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC SE P400 AWD 3p	96.249	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC HSE P400 AWD 3p	103.499	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 XS EDITION P400 AWD 3p	99.850	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 75TH LIMITED ED. P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 V8 AWD 3p	154.300	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
90 V8 CARPATHIAN EDITION AWD 3p	162.850	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
110 SE D250 AWD 5p	87.250	2.996	D	249	4	4.758	1.996	1.967	8,7		857
110 P400e AWD 5p	79.500	1.997	H	404	4	4.758	1.996	1.967	2,6		670
110 SE P400 AWD 5p	98.150	2.996	G	400	4	4.758	1.996	1.967	11,5		857
110 V8 AWD 5p	158.750	5.000	G	525	4	4.758	1.996	1.967	14,8		857
130 SE D250 AWD 5p	100.450	2.996	D	249	4	5.358	1.996	1.970	8,9		1015
130 SE P400e AWD 5p	109.350	2.996	G	400	4	5.358	1.996	1.970	11,5		1015
Discovery	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D250 MHEV AWD Aut.	76.349	2.996	D	249	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350	2.997	D	300	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550	2.996	G	360	4	4.956	2.000	1.888	10,4		723
Discovery Sport	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D165 FWD Sport SE	54.749	1.999	D	163	2	4.597	2.069	1.727	6,3		454
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850	1.999	D	163	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150	1.999	D	204	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G	200	4	4.597	2.069	1.727	9,2		454
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H	309	4	4.597	2.069	1.727	1,6		454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G	290	4	4.597	2.069	1.727	9,4		454
Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**										
SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575
SWB P440e PHEV HSE	149.150	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 D165 FWD MHEV 5p	45.150	1.999	G	163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472
2.0 D165 AWD MHEV 5p Auto.	51.000	1.999	G	163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 D200 AWD MHEV 5p Aut. S	60.800	1.999	G	204	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 P160 FWD MHEV 5p Aut.	45.550	1.997	D	160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472
2.0 P300 AWD MHEV 5p Aut. HST	81.200	1.997	G	300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472
1.5 P300e AWD MHEV 5p Aut.	81.200	1.498	H	309	4	4.371	1.904	1.649	1,5		472
Range Rover Sport	**Euro NCAP: N.D.**										
D250 Sport SE	103.050	2.996	D	250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
D300 Sport SE	107.250	2.996	D	300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
P440e Sport S	102.700	2.996	H	440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450
P510e First Edition	145.500	2.996	H	510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450
SV	237.000	4.395	G	635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D200 MHEV 4WD Auto	71.000	1.997	D	204	4	4.803	2.032	1.683	6,4		513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400	1.997	H	404	4	4.803	2.032	1.683	2,2		513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800	2.997	D	300	4	4.803	2.032	1.665	7,4		513

LEXUS — lexusauto.es

ES	**Euro NCAP: ★★★★★**										
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172
LS	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	**Euro NCAP: N.D.**										
LBX	33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant	37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion	38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
NX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 2WD Business	53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive	62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business	56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive	63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport	74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury	74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive	71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport	81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury	82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
RX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 4WD Business	81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive	91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business	88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive	97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style	88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury	106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport	111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539
UX	**Euro NCAP: N.D.**										
250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
LM	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
RZ	**Euro NCAP: N.D.**										
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-

LOTUS — lotuscars.com

Emira	**Euro NCAP: N.D.**										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	**Euro NCAP: N.D.**										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734

MAHINDRA — mahindra.es

KUV100	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 82 K6+ 5p	11.950	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
1.2 82 K8 5p	13.250	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243

MASERATI — maserati.com

Ghibli	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GT Hybrid AWD	98.050	1.995	G	330	4	4.971	1.945	1.461	8,3		500
Modena AWD	138.850	2.979	G	430	4	4.971	1.945	1.461	11,9		500
Trofeo RWD	172.400	3.799	g	580	2	4.971	1.945	1.461	7		500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**										
GT AWD	107.900	1.995	G	330	4	5.959	1.968	1.679	10,2		580
Modena AWD	146.300	2.979	G	430	4	5.005	1.968	1.679	12,6		580
Trofeo AWD	197.350	3.799	G	580	4	5.005	1.968	1.679	15,9		580
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	200.900	-	E	761	4	4.959	1.957	1.353	22,8		270
Modena	202.900	2.992	G	496	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Trofeo	253.000	2.992	G	557	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	126.700	-	E	557	4	4.846	1.948	1.670	24,7		535
GT	81.050	1.995	G	300	4	4.846	1.948	1.670	8,7		535
Modena	96.100	1.995	G	330	4	4.846	1.948	1.670	8,8		535
Trofeo	129.200	3.000	G	530	4	4.846	1.948	1.670	11,2		535
MC20	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé V6 630	265.388	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.221	11,6		150
Cielo V6 630	300.500	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.218	11,6		150

MAZDA — mazda.es

2	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Origin	20.606	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Homura	21.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Zenith	22.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Signature	23.781	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Pure Plus	24.225	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile	25.454	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile Comfort	26.579	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Select	27.994	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	4,0		286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 4p S/S	27.182	1.998	G	122	2	4.660	1.795	1.440	6,0		450
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 5p S/S	26.682	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,2		358
2.0 Skyactiv-G 122 Zenith 5p S/S	29.032	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,7		358
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 4p S/S	29.682	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.182	1.998	G	186	2	4.460	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p	32.032	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p Aut.	34.332	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p	30.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p S/S	32.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	4,4		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	4,7		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky Aut.	41.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.5 Skyactiv-G 194 Zenith Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.870	1.840	1.450	6,7		480
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 5p	30.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G Zenith White Aut.	37.375	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 5p	32.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	4,6		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	5,1		522
WGN 2.2 Skyactiv-D Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.805	1.840	1.480	4,8		522
WGN 2.5 Skyactiv-G Zen Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.805	1.840	1.480	6,8		522
CX-3	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.8 Skyactiv-D 115 Evolution 5p S/S	21.845	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,4		350
1.8 Skyactiv-D 115 Zenith 5p S/S Aut.	25.650	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,9		350
2.0 Skyactiv-G 121 Evolution 5p Aut.	23.245	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,1		350
2.0 Skyactiv-G 121 Origin 5p S/S	20.645	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,2		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p S/S	27.750	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	7		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p Aut.	29.550	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	6,7		350
CX-30	**Euro NCAP: N.D.**										
1.8 Skyactiv-D 116 Evolution 5p S/S Aut.	34.025	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	5,0		430
1.8 Skyactiv-D 116 Origin 5p S/S	29.575	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	4,4		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Evolution Aut.	32.025	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,5		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Origin 5p S/S	27.575	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,1		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD	32.475	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	5,3		422
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD Aut.	35.275	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	6,0		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Evolution Aut.	34.425	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	5,2		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.975	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	4,6		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422
CX-5	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin	30.900	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,7		522
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin 6AT	32.410	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	7,3		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Origin	33.900	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		522
2.2 Skyactiv-D 2WD 6AT Origin	36.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,1		510
2.5 Skyactiv-G 2WD 6AT Newground	38.180	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,6		522
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Newground	42.220	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Signature	46.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
CX-60	**Euro NCAP: N.D.**										
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669	3.283	D	200	4	4.745	1.890	1.680	5		570
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★**										
Origin	34.375	-	E	145	2	4.395	1.795	1.555	-		366
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**										
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.230	-		127
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.235	6,9		127
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.225	-		130
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.230	6,9		130

MAXUS — maxus-motor.es

EUNIQ	**Euro NCAP: N.D.**										
5	46.900	-	E	177	2	4.825	1.825	1.800	-		-
T90 EV	**Euro NCAP: N.D.**										
T90 EV	61.810	-	E	177	2	5.365	1.900	1.809	-		-

MERCEDES-BENZ — mercedes-benz.es

AMG GT 4-Door Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
53 435 4Matic+ 5p MCT	156.990	2.999	G	435	4	5.054	1.953	1.455	9,1		456
63 S 639 4Matic+ 5p MCT	222.690	3.982	G	639	4	5.054	1.953	1.447	11,3		456
63 S E Performance	242.190	3.982	G	843	4	5.054	1.871	1.447	7,9		335
Clase T	**Euro NCAP: N.D.**										
T 160	29.930	1.333	G	102	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180	31.241	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180 Aut.	34.302	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 160 d	31.508	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,3		520
T 160 d Aut.	34.569	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
T 180 d	32.574	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,7		520
T 180 d Aut.	35.635	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
EQT	48.166	1.461	E	122	2	4.498	1.859	1.819	19		551
CLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLA Coupé 200 163	42.900	1.333	G	163	2	4.688	1.830	1.439	5,9		460
CLA Coupé 200d 150	44.850	1.950	D	150	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 220d 190	45.174	1.950	D	190	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175	1.991	G	224	4	4.688	1.830	1.444	6,9		460
CLA Coupé 250e	52.100	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,0		390
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700	1.991	G	306	4	4.695	1.834	1.405	7,7		460
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025	1.991	G	421	4	4.688	1.830	1.439	8,4		460
Shooting Brake CLA 200 163	44.200	1.333	G	163	2	4.809	1.830	1.442	6,1		505
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125	1.950	D	150	2	4.809	1.830	1.442	4,9		495
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475	1.950	D	190	2	4.809	1.830	1.442	5		495
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550	1.991	G	224	2	4.809	1.830	1.442	7,1		505
Shhoting Brake 250e	53.350	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,1		440
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050	1.991	G	306	2	4.809	1.830	1.442	7,9		505
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425	1.991	G	421	2	4.809	1.830	1.442	8,6		505
Clase A	**Euro NCAP: N.D.**										
A 180 136 5p	38.181	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 180 d 116 5p	41.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.440	4,6		355
A 200 163 5p	41.981	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 200 d 150 5p	42.756	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.440	4,8		355
A 220 d 190 5p	47.056	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.445	4,9		335

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
A 250e 5p	50.804	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.445	1,0		310
A 250 224 4Matic 5p	57.581	1.991	G	224	4	4.419	1.796	1.445	7		355
A 35 AMG 306 4Matic+ 5p 7G-DCT	64.783	1.991	G	306	4	4.436	1.797	1.405	7,9		355
A 45 S AMG 422 4Matic+ 5p 8G-DCT	87.811	1.991	G	421	4	4.436	1.797	1.405	8,6		355
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405
Clase B	**Euro NCAP: ★★★★★**										
180 136 5p	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
180 d 116 5p	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2		445
200 163 5p	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
200 d 150 5p	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4		445
220 d 190 5p	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.567	4,4		445
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9		445
Clase C	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C 200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4		455
C 200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8		455
C 300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7		455
C 300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1		455
C 300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6		315
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7		455
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9		280
C 200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1		490
C 300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2		490
C 220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9		490
CLE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLE Coupé 200	62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6,4		420
Clase E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E 200d	52.325	1.950	D	160	2	4.935	1.852	1.460	4,9		540
E 220d	53.500	1.950	D	194	2	4.935	1.852	1.460	4,7		540
E200	54.075	1.991	G	197	2	4.935	1.852	1.460	7,1		540
E 300	61.600	1.991	G	258	2	4.935	1.852	1.460	7,2		540
E 300e	63.900	1.991	G	320	2	4.935	1.852	1.460	1,5		370
E 300 de	65.150	1.950	D	306	2	4.935	1.852	1.460	1,3		370
E 220d Estate	56.450	1.950	D	194	2	4.945	1.852	1.460	5,6		640
E200 Estate	57.025	1.991	G	197	2	4.945	1.852	1.460	7,5		640
E 220d Estate 4Matic	59.800	1.950	D	194	4	4.945	1.852	1.460	5,8		640
E 300 Estate	64.550	1.991	G	258	2	4.945	1.852	1.460	7,6		640
E 300e Estate	66.725	1.991	G	320	2	4.945	1.852	1.460	1,7		480
E 300 de Estate	67.980	1.950	D	306	2	4.945	1.852	1.460	1,3		480
Cabrio E 220 d 194	68.425	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,6		360
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,8		360
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,9		360
Cabrio E 450 4Matic	88.575	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,5		360
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400	2.999	G	435	4	4.842	1.860	1.428	9,3		385
Coupe E 220 d 194	60.825	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,3		405
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,6		405
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,7		405
Coupe E 450 4Matic	80.576	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,2		405
Clase G	**Euro NCAP: N.D.**										
G 400 d 330 5p 9G-T	148.225	2.925	D	330	4	4.874	1.984	1.969	11		667
G 500 422 5p 9G-T	158.738	3.982	G	422	4	4.817	1.931	1.969	14,9		454
G 63 AMG 585 5p 9G-T	216.854	3.982	G	585	4	4.873	1.984	1.966	15,11		454
Clase S	**Euro NCAP: N.D.**										
S 350 d	112.698	2.925	D	313	2	5.179	1.921	1.503	6,0		550
S 350 d 4Matic	123.885	2.925	D	313	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 450 d 4Matic	127.344	2.925	D	367	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 500 4Matic	149.693	3.000	G	449	4	5.179	1.921	1.503	8,4		550
S 580 e L	158.252	3.000	H	510	2	5.289	1.921	1.503	0,6		350
S 63 E Performance AMG	246.254	3.982	H	802	4	5.336	1.921	1.516	4,4		330
Clase V	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176	1.950	D	163	2	4.895	1.928	1.880	6		610
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826	1.950	D	163	2	5.370	1.928	1.880	6		1410
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001	1.950	D	163	2	5.140	1.928	1.880	6		1030
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653	1.950	D	190	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302	1.950	D	190	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742	1.950	D	239	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389	1.950	D	239	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
EQA	**Euro NCAP: N.D.**										
250	55.533	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
250+	57.031	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
300 4Matic	59.539	-	E	228	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
350 4Matic	61.254	-	E	292	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
EQB	**Euro NCAP: N.D.**										
250	57.005	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
250+	58.502	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
300 4Matic	61.062	-	E	228	4	4.684	1.834	1.667	18,2		495
350 4Matic	63.400	-	E	292	4	4.484	1.834	1.667	18,2		495
EQC	**Euro NCAP: N.D.**										
400 408 4Matic	77.425	-	E	408	4	4.761	1.884	1.623	-		500
EQE	**Euro NCAP: N.D.**										
300	72.791	-	E	245	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
350	73.744	-	E	292	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 43 4Matic	108.942	-	E	476	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 53 4Matic	121.302	-	E	625	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
EQE SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
350+	86.789	-	E	292	2	4.863	1.940	1.686	18,5		520
350 4Matic	89.589	-	E	292	4	4.863	1.940	1.686	19,1		520
500 4Matic	95.879	-	E	408	4	4.863	1.940	1.686	19,3		520
AMG 43 4Matic	118.134	-	E	476	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
AMG 53 4Matic	131.059	-	E	625	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
EQS	**Euro NCAP: N.D.**										
450 +	124.429	-	E	333	2	5.216	1.926	1.512	16,7		610
580 4Matic	157.953	-	E	523	4	5.216	1.926	1.512	18,5		610
AMG 53 4Matic+	181.088	-	E	658	4	5.223	1.926	1.512	21.4		610
EQS SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
450 4Matic	145.001	-	E	360	2	5.125	1.959	1.718	20,5		645
580 4Matic	172.579	-	E	544	4	5.125	1.959	1.718	20,6		645
EQV	**Euro NCAP: N.D.**										
300	82.090	-	E	204	2	5.140	1.928	1.901	-		1030
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLA 200	45.775	1.333	G	163	2	4.410	1.834	1.611	6,7		435
GLA 200d	47.300	1.950	D	150	2	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 220d 4Matic	49.825	1.950	D	190	4	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 250 4Matic	53.775	1.991	G	225	4	4.410	1.834	1.611	7,6		435
GLA 250 e	53.775	1.991	H	218	4	4.410	1.834	1.611	1,1		435
AMG GLA 35 4Matic	69.775	1.991	G	306	4	4.436	1.849	1.588	8,9		435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLB 200 d 150 4Matic 5p	51.550	1.950	D	150	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 200 d 150 5p	49.049	1.950	D	150	2	4.634	1.834	1.659	5,5		570
GLB 220 d 190 4Matic 5p 8G-DCT	53.725	1.950	D	190	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 250 224 4Matic 5p 8G-DCT	56.400	1.991	G	224	4	4.634	1.834	1.659	7,9		570
GLB 35 AMG 306 4Matic 5p 8G-DCT	72.500	1.991	G	306	4	4.650	1.850	1.662	8,5		565
GLC	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	60.023	1.999	G	204	4	4.716	1.890	1.640	8,2		600
GLC 220d 4Matic	62.799	1.992	D	197	4	4.716	1.890	1.640	5,2		600
GLC 300 4Matic	72.583	1.999	G	258	4	4.716	1.890	1.640	7,4		600
GLC 300d 4Matic	71.106	1.992	D	269	4	4.716	1.890	1.640	5,6		600
GLC 300e 4Matic	75.052	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC 300de 4Matic	77.777	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	64.183	1.999	G	204	4	4.769	1.920	1.606	8,2		545
GLC 220d 4Matic	67.231	1.992	D	197	4	4.769	1.920	1.606	5,2		545
GLC 300 4Matic	72.183	1.999	G	258	4	4.769	1.920	1.606	7,4		545
GLC 300d 4Matic	75.781	1.992	D	269	4	4.769	1.920	1.606	5,6		545
GLC 300e 4Matic	81.854	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLC 300de 4Matic	83.804	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLE	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	89.758	1.950	D	269	4	4.924	1.947	1.772	6,1		630
GLE 450 4Matic 5p 9G-T	95.786	3.000	G	381	4	4.924	1.947	1.772	8,3		630
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	102.236	2.925	D	367	4	4.924	1.947	1.772	6,7		630
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.993	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7		490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8		490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3		630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2		630
GLE Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655
Clase GLS	**Euro NCAP: N.D.**										
GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520
Marco Polo	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d tD 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670
SL	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240
AMG GT COUPÉ	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321

MG

ZS	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automatico Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
HS	**Euro NCAP: ★★★★**										
EHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
EHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
HS 1.5 Turbo Man. Comfort	26.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut. Comfort	28.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
1.5 Turbo Man. Luxury	29.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut.. Luxury	31.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
4 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	2	4.287	1.836	1.504	18,7		363
5 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Marvel R ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										

Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357

MINI

mini.es

Cabrio	**Euro NCAP: N.D.**										
Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cooper Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
Cooper Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
Cooper Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
Cooper John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
Mini	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper 3p Aut	27.350	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.414	5,5		211
Cooper S 3p Aut	33.950	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.414	5,8		211
Cooper SE Electric 3p	37.940	-	G	184	2	3.850	1.727	1.414	-		211
John Cooper Works 3p Aut.	42.999	1.998	G	231	2	3.874	1.727	1.414	6,6		211
Cooper 5p Aut.	29.999	1.499	G	136	2	4.023	1.727	1.425	5,5		278
Cooper S 5p Aut.	34.749	1.998	G	178	2	4.036	1.727	1.425	5,9		278
Mini 2024	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.858	1.756	1.460	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.858	1.756	1.460	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.858	1.756	1.460	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.858	1.756	1.460	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.858	1.756	1.460	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.858	1.756	1.460	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.858	1.756	1.460	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.858	1.756	1.460	14,1		210

MITSUBISHI

mitsubishi-motors.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Colt	Euro NCAP: ★★★★★										
100 MPI Motion	16.790	999	G	67	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Motion	17.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki	19.960	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki +	22.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
160 HEV Kaiteki	25.490	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
160 HEV Kaiteki+	27.990	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Space Star	Euro NCAP: ★★★★										
120 MPI 80 Spirit 5p S/S	13.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Motion 5p S/S	14.400	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S	15.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S Aut.	17.800	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,1		235
ASX	Euro NCAP: N.D.										
100T Spirit	22.290	999	G	90	2	4.228	1.797	1.573	6,0		422
130T MHEV Motion	24.790	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	6,0		422
160 HEV Kaiteki	30.590	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	5,0		305
160 PHEV Kaiteki	37.190	1.598	H	160	2	4.228	1.797	1.573	1,5		261

MORGAN

morgan-motor.co.uk

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Plus	Euro NCAP: N.D.										
4	92.291	1.998	G	258	2	3.830	1.650	1.250	7,0		-
6	121.437	2.998	G	340	2	3.890	1.756	1.220	7,9		-
Super	Euro NCAP: N.D.										
3	66.228	1.496	G	119	1	3.581	1.840	1.132	5,9		-

NISSAN

nissan.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ariya	Euro NCAP: ★★★★★										
Advance 63 kWh 4x2	47.900	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 63 kWh 4x2	52.400	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh 4x2	57.900	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh e-4orce	60.900	-	E	306	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Juke	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 DIG-T 114 Acenta	23.800	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Acenta DCT	25.700	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta	25.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta DCT	26.900	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Design	26.100	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Design DCT	28.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 Tekna	27.850	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Tekna DCT	29.750	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,2		422
1.6 Hybrid Aut. N-Connecta	29.300	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. N-Design	30.400	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. Tekna	32.150	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
Leaf	Euro NCAP: N.D.										
Electric 40kWh 150 Acenta 5p Aut.	25.200	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 N-Connecta 5p Aut.	26.991	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 Tekna 5p Aut.	29.801	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 62kWh e+ 217 N-Connecta Aut.	30.951	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Electric 62kWh e+ 217 Tekna Aut.	33.801	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Qashqai	Euro NCAP: ★★★★★										
1.3 mHEV 140 4x2 Acenta	29.850	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x2 Acenta	32.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Connecta	32.750	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x2 N-Connecta	35.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x4 N-Connecta	38.350	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 N-Connecta	36.100	1.498	G	190	1	4.425	1.838	1.635	5,3		479
1.3 mHEV 140 4x2 Tekna	34.950	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna	36.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x2 Tekna	38.250	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x4 Tekna	40.750	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 Tekna	38.700	1.498	G	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna+	38.900	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x2 Tekna+	41.000	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x4 Tekna+	43.500	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 Tekna+	41.450	1.498	G	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
X-Trail	Euro NCAP: N.D.										
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Acenta	39.900	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485

OPEL

opel.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Astra	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
GSe PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1		352
Corsa 2024	Euro NCAP: ★★★★										

1.2 75 Edition 5p S/S	16.400	1.199	G	75	2	4.060	1.765	1.435	5,3		309
1.2T 100 Edition 5p S/S	17.800	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
1.2T 100 GS 5p S/S	20.000	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
Hybrid 100 Edition 5p S/S	20.450	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 100 GS 5p S/S	22.650	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 136 GS 5p S/S	23.850	1.199	G	130	2	4.060	1.765	1.435	4,6		309
Corsa-e	Euro NCAP: N.D.										
BEV 50kWh 136 Edition 5p Aut.	31.390	-	E	136	2	4.060	1.765	1.435	15,8		267
BEV 54kWh 156 GS 5p Aut.	34.790	-	E	156	2	4.060	1.765	1.435	14,3		267
Mokka	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753	1.199	G	100	2	4.151	1.791	1.531	5,7		350
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	5,6		350
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156	1.499	D	110	2	4.151	1.791	1.531	4,4		350
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	6,0		350
Mokka-e GS	39.622	-	E	136	2	4.151	1.791	1.531	17,4		310
Crossland	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 Turbo 110 Edition	19.400	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.5 D 110 Edition	20.000	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.5 D 110 GS Line	20.500	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
Grandland	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 Gasolina 130 Design&Tech	25.625	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,1		514
1.5 Diesel 130 Design&Tech	28.325	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,9		514
1.2 Gasolina 130 GS Line	29.020	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,2		514
1.5 Diesel 130 Aut. Business Edition	31.135	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
1.5 Diesel 130 Aut. GS Line	32.580	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
PHEV 1.6T 225 Business Edition	39.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 225 GS Line	40.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 300 4x4 GSe	57.600	1.598	G	300	4	4.477	1.856	1.609	1,3		390

PEUGEOT

peugeot.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2008	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 100 Active 5p S/S	24.990	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4		434
1.2 PureTech 130 Allure 5p S/S EAT8	26.640	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.2 PureTech 130 GT 5p S/S EAT8	31.190	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Active 5p S/S EAT8	28.240	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Allure 5p S/S EAT8	29.890	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 GT 5p S/S EAT8	31.990	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
e-2008	Euro NCAP: ★★★★★										
136 50KWh Active 5p Aut.	37.990	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	15,7		434
156 54KWh Active 5p Aut.	38.990	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6		434
156 54KWh Allure 5p Aut.	40.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4		434
2008	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 100 Active 5p S/S	25.390	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4		434
1.2 PureTech 130 Allure 5p S/S EAT8	29.490	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.2 PureTech 130 GT 5p S/S EAT8	31.590	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.5 BlueHDi 130 Allure 5p S/S EAT8	31.740	1.499	D	130	2	4.300	1.770	1.550	5		434
1.5 BlueHDi 130 GT 5p S/S EAT8	33.840	1.499	D	130	2	4.300	1.770	1.550	5		434
e-2008	Euro NCAP: N.D.										
136 50KWh Active 5p Aut.	39.290	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	-		434
156 54KWh Active 5p Aut.	39.590	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6		434
156 54KWh GT 5p Aut.	42.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4		434

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3008 2024	Euro NCAP: N.D.										
Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
E-3008 213 CV	46.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
E-3008 213 CV	51.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
308	Euro NCAP: ★★★★★										
e-308 First Edition	44.440	-	E	156	2	4.367	1.852	1.465	15,1		-
PureTech 110 Active Pack	21.500	1.199	G	110	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
PureTech 130 Active Pack	22.800	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,3		420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,8		420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900	1.199	G	220	2	4.367	1.852	1.444	1,2		420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400	1.199	G	110	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,4		608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,7		608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,5		608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SWHybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800	1.199	G	220	2	4.636	1.804	1.470	1,2		420
408	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 130 Allure Aut.	33.350	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 Allure Aut.	41.350	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
1.2 PureTech 130 GT Aut.	37.800	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 GT Aut.	45.400	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
Plug-In Hybrid 225 GT Aut.	46.900	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
Plug-In Hybrid 225 First Edition Aut.	49.950	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
5008	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 130 Active Pack	35.149	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Active Pack EAT8	37.920	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Active Pack EAT8	39.050	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack	37.950	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	40.720	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.850	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 GT	40.250	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 GT EAT8	43.020	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	44.150	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
508	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	38.510	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	40.660	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 Allure Pack e-EAT8	49.610	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
1.2 PureTech 130 GT EAT8	39.760	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	41.909	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 GT e-EAT8	50.859	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
Peugeot Sport Engineered 360	68.110	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		487
SW 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	39.710	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.860	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	50.810	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW 1.2 PureTech 130 GT EAT8	40.960	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	43.110	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	52.060	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW Peugeot Sport Engineered 360	69.310	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		530

POLESTAR

polestar.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Polestar 2	Euro NCAP: ★★★★★										
Standard Range Single Motor	47.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		446
Long Range Single Motor	50.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor	53.190	-	E	408	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor Performance	60.400	-	E	476	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Polestar 3	Euro NCAP: N.D.										
Long Range Dual Motor	92.900	-	E	489	4	4.900	1.968	1.614	-		516
Long Range Dual Motor Performance	99.500	-	E	517	4	4.900	1.968	1.614	-		516

PORSCHE

porsche.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
718 Boxster	Euro NCAP: N.D.										
Boxster	71.318	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	9,4		275
Boxster PDK	74.542	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	8,9		275
Boxster T	81.681	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	9,4		275
Boxster T PDK	85.394	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	8,9		275
Boxster S	86.142	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	10,1		275
Boxster S PDK	89.366	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	9,6		275
GTS 4.0	102.112	3

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cayman T PDK	83.086	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	8,9		312
Cayman S	83.835	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	10,1		312
Cayman S PDK	87.059	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	9,6		312
GTS 4.0	99.804	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,9		312
GTS 4.0 PDK	103.517	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,1		312
GT4	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150
GT4 PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150
GT4 RS	167.262	3.996	G	500	2	4.456	01.822	1.267	13,2		125
911	**Euro NCAP: N.D.**										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9		132
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9		132
Carrera Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132
Carrera GTS Coupe	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145
Carrera GTS Coupe PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145
Carrera 4 GTS Coupe	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145
Carrera 4 GTS Coupe PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Coupe 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128
Cayenne	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621
Macan	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458
Panamera	**Euro NCAP: N.D.**										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467
Taycan	**Euro NCAP: N.D.**										
bateria Performance	87.800	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	20,3		491
bateria Performance Plus	93.630	-	E	476	2	4.963	1.966	1.395	21,4		491
4S bateria Performance	109.060	-	E	530	4	4.963	1.966	1.379	21,0		488
4S bateria Performance Plus	114.680	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	21,9		488
GTS	135.260	-	E	598	4	4.963	1.966	1.381	20,3		491
Turbo	155.648	-	E	680	4	4.963	1.966	1.381	22,8		447
Turbo S	190.250	-	E	761	4	4.963	1.966	1.378	24,2		366
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489

RAM

amencars.es

1500	**Euro NCAP: N.D.**										
Laramie Diesel	79.700	3.604	D	260	4	5.309	2.017	1.910	9,5		-
TRX	120.000	6.166	G	702	4	5.309	2.017	1.910	17,3		-

RENAULT

renault.es

Captur	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Equilibre	21.900	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 90 Evolution	22.600	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 90 Techno	24.960	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 140 MHEV Evolution	24.100	1.333	G	140	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
E-TECH 145 HEV Evolution	28.350	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 160 PHEV Evolution	29.920	1.598	H	160	2	4.227	1.797	1.576	5,3		265
E-TECH Engineered 160 PHEV	34.671	1.598	H	160	2	4.227	1.797	1.576	5,3		265
Clio	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	16.159	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
TCe 100 GLP Evolution	16.919	999	G	100	2	4.053	1.798	1.440	3,9		340
Blue dCi 100 Evolution	20.244	1.461	D	100	2	4.053	1.798	1.440	4,1		315
E-TECH 145 Full Hybrid Evolution	21.992	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Espace	**Euro NCAP: N.D.**										
E-Tech Full Hybrid Techno 5 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,6		581
E-Tech Full Hybrid Techno 7 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,7		477
Arkana	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 140 EDC MHEV Evolution	27.001	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid Evolution	28.488	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 140 EDC MHEV techno	28.271	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid techno	30.208	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 160 EDC MHEV esprit Alpine	32.413	1.333	G	160	2	4.568	1.821	1.576	6		513
E-TECH Full Hybrid esprit Alpine	33.156	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
Koleos	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 160 Equilibre 4x2 Aut.	31.879	1.333	G	160	2	4.673	1.843	1.678	5,4		565
Blue dCi 185 Equilibre 4x2 Aut.	35.004	1.997	D	190	2	4.673	1.843	1.678	5,7		565
Blue dCi 185 Techno 4x4 Aut.	42.290	1.997	D	190	4	4.673	1.843	1.678	6,7		565
Blue dCi 185 Initiale Paris 4x4 Aut.	46.052	1.997	D	190	4	4.673	1.843	1.678	6,7		565
Austral	**Euro NCAP: N.D.**										
TCe 140 MHEV Equilibre	30.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 140 MHEV Equilibre Aut.	32.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 160 MHEV Techno Espirit Alpine Aut.	37.400	1.333	G	160	2	4.510	1.843	1.618	6,2		575
E-Tech Hybrid 200 Techno	39.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Techno Espirit Alpine	40.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Iconic Espirit Alpine	43.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
Mégane	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 TCe 115 Life 5p S/S	19.515	1.333	G	115	2	4.359	1.814	1.447	5,8		384
1.5 BlueDCi 115 Life 5p S/S	20.593	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,4		384
1.3 TCe 140 Zen	22.731	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	5,9		384
1.3 TCe 140 Zen EDC	24.317	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	6,0		384
1.5 BlueDCi 115 Zen EDC	25.433	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,6		384
1.3 TCe 160 Zen EDC	27.001	1.333	G	160	2	4.359	1.814	1.447	6,1		384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Life 5p S/S	20.280	1.333	G	115	2	4.626	1.814	1.449	5,8		521
Sport Tourer 1.5 Blue dCi115 Life	21.358	1.461	D	115	2	4.626	1.814	1.449	4,4		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen	23.498	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen EDC	25.082	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,0		521
S. Tourer 1.3 TCe 160 RS Line EDC	27.986	1.333	G	160	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer E-TECH Intens	31.080	1.598	G	160	2	4.626	1.814	1.449	1,3		389
Megane E-TECH	**Euro NCAP: ★★★★★**										
equilibre EV40 standard charge	35.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV40 boost charge	37.100	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 super charge	40.200	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
evolution EV60 super charge	41.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 optimum charge	41.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
ionic EV60 optimum charge	47.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
Twingo	**Euro NCAP: ★★★★**										
Electric R80 Bateria 20 kWh Techno	24.540		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Electric R80 Bateria 20 kWh SL Urban	25.440		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Twizy	**Euro NCAP: ★★**										
Electric Life 45	12.105	-	E	5	2	2.337	1.234	1.454	-		31
Electric Life 80	12.985	-	E	11	2	2.337	1.234	1.454	-		31
ZOE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric R110 40kWh Equilibre	34.780	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R110 50kWh Evolution	36.530	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R135 50kWh Iconic	38.430	-	E	135	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Kangoo	**Euro NCAP: N.D.**										
Authentic 1.5 Blue dCi 75	25.493	1.461	D	75	2	4.486	1.919	1.838	5,4		775
Authentic 1.3 TCe 130	26.138	1.333	G	130	2	4.486	1.919	1.838	6,6		775
Electric E-TECH EV Equilibre	38.028	-	E	122	2	4.486	1.860	1.808	-		-
Scenic	**Euro NCAP: N.D.**										
evolution autonomía estándar confort	38.703	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno autonomía estándar confort	41.613	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno gran autonomía	45.493	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	16,8		545
esprit Alpine gran autonomía	48.015	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
iconic gran autonomía	49.373	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545

ROLLS ROYCE

rolls-roycemotorcars-madrid.es

Cullinan	**Euro NCAP: N.D.**										
V12	290.000	6.749	G	571	4	5.341	2.164	1.835	15,6		560
Ghost	**Euro NCAP: N.D.**										
6.6 V12 570 4p Aut.	306.473	6.592	G	571	2	5.399	1.948	1.550	13,6		490
EWB 6.6 V12 570 Aut.	352.763	6.592	G	571	2	5.569	1.948	1.550	13,7		490
Phantom	**Euro NCAP: N.D.**										
6.75 V12 4p Aut.	480.504	6.749	G	571	2	5.842	1.990	1.638	14,8		460
EWB 6.75 V12 Aut.	565.484	6.749	G	571	2	6.092	1.990	1.640	14,7		460

SEAT

seat.es

Arona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Reference	18.650	999	G	95	2	4.138	1.780	1.543	5,4		400
1.0 TGI 90 Reference	19.940	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 Style	20.300	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 Style DSG	22.750	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 Style	21.240	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 X-Perience	22.210	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 X-Perience DSG	25.125	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TSI 110 FR	23.160	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,3		400
1.0 TSI 110 FR DSG	25.855	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 FR	24.180	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.5 TSI 150 DSG FR	28.240	1.498	G	150	2	4.138	1.780	1.543	6,1		400
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Reference	24.540	999	G	110	2	4.363	1.841	1.601	5,4		510
2.0 TDI 115 Reference	28.080	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style	30.030	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style DSG	32.510	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
2.0 TDI 150 Style	33.350	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 Style DSG	35.980	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 X-Perience DSG 4Drive	40.078	1.968	D	150	4	4.363	1.841	1.601	4,7		510
Ibiza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI 80 Reference	14.100	999	G	80	2	4.059	1.780	1.444	5,3		355
1.0 TGI 90 Reference	17.920	999	G	90	2	4.059	1.780	1.444	3,7		262
1.0 TSI 110 Style	17.830	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,0		355
1.0 TSI 110 FR Plus	20.930	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,4		355
1.0 TSI 110 DSG Excellence	22.060	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.0 TSI 110 DSG FR	23.420	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.5 TSI 150 DSG FR	24.660	1.498	G	150	2	4.059	1.780	1.444	6,0		355
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Style	22.990	999	G	110	2	4.368	1.800	1.456	4,7		380
1.5 TSI 130 Style	23.710	1.498	G	131	2	4.368	1.800	1.456	5,4		380
1.5 EcoTSI 150 Xcellence	25.150	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 150 DSG7 Xcellence	26.580	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,6		380
2.0 TDI 150 DSG7 Xcellence	28.090	1.968	D	150	2	4.368	1.800	1.456	4,3		380
1.4 e-Hybrid Xcellence	33.280	1.395	G	204	2	4.368	1.800	1.456	1,2		270
Sportstourer 1.5 TSI 130 Style	25.070	1.498	G	131	2	4.642	1.800	1.448	5,4		617
Sportstourer 1.5 EcoTSI 150 Xcellence	26.310	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 1.5 eTSI 150 DSG Xcellence	28.010	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 2.0 TDI 150 DSG Xcellence	30.300	1.968	D	150	2	4.642	1.800	1.448	4,5		617
Sportstourer 1.4 e-Hybrid Xcellence	34.480	1.395	G	204	2	4.642	1.800	1.448	1,2		470
Tarraco	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoTSI 150 Style 5p S/S	32.980	1.498	G	150	2	4.735	2.118	1.674	5,9		760
2.0 EcoTSI 190 XCellence 4Drive DSG7	43.990	1.984	G	190	4	4.735	2.118	1.674	7,3		760
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style 5p S/S	34.290	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus 5p S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 XCellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

3 — **Euro NCAP: N.D.**

Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310

SKODA

skoda.es

Fabia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Sport	17.414	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
Kamiq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	26.205	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,1		400
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	27.705	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,1		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	28.705	999	G	116	2	4.241	1.793	1.533	5,1		400
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	29.705	999	G	116	2	4.241	1.793	1.533	5		400
1.0 TSI 115 Design 5p S/S DSG	31.500	999	G	116	2	4.241	1.793	1.533	5		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	29.705	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,8		400
1.5 TSI 150 Design 5p S/S	30.705	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,8		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S DSG	31.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,8		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S	31.900	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,8		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S DSG	33.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,8		400
Karoq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Active	22.890	999	G	110	2	4.389	1.841	1.603	5,8		521
2.0 TDI 116 Active	24.890	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,7		521
1.5 TSI ACT 150 Ambition	27.530	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
1.5 TSI ACT 150 Ambition DSG	29.532	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
2.0 TDI 116 Ambition DSG	30.150	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 150 Ambition	30.532	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 150 Ambition 4x4 DSG	35.532	1.968	D	150	4	4.389	1.841	1.603	5,6		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	38.806	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521
Kodiaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150 Active 5p	29.680	1.498	G	150	2	4.697	1.882	1.676	6,4		650
1.5 TSI 150 Ambition DSG	34.180	1.498	G	150	2	4.697	1.882	1.676	6,5		650

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 TDI 150 Active	36.680	1.968	D	150	4	4.697	1.882	1.676	5,3		650
2.0 TDI 150 4x4 DSG Ambition	40.180	1.968	D	150	4	4.697	1.882	1.676	5,8		650
2.0 TSI 190 DSG 4x4 Style	43.780	1.968	G	190	4	4.697	1.882	1.676	8,1		650
2.0 TDI 200 4x4 DSG Style	45.880	1.968	D	200	4	4.697	1.882	1.676	6,3		650
Octavia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Ambition 5p	21.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,1		600
1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Ambition	24.350	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,2		600
1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.295	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.470	5,6		600
2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.195	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG	29.195	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 245 CV DSG	33.950	1.984	G	245	2	4.702	1.829	1.457	6,8		600
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.400	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	35.500	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	38.980	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.0 TSI 110 Ambition 5p	22.550	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,3		640
Combi 1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Amb	24.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,3		640
Combi 1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.898	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.468	5,7		640
Combi 2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.798	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.468	4,5		640
Combi 2.0 TDI 150 DSG Ambition	29.798	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.468	4,7		640
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.700	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	36.200	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	39.500	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,2		450
Combi Scout 1.5 TSI 150	28.701	1.498	G	150	2	4.703	1.829	1.468	6,0		610
Scala	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	25.500	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	30.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
Scout	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TDI 184 4x4 5p DSG	34.990	1.968	D	184	4	4.687	1.814	1.531	5,4		610
2.0 TSI 190 4x4 5p DSG	34.730	1.984	G	190	4	4.687	1.814	1.531	7		610
Superb 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Enyaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	53.200	-	E	180	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 80	61.100	-	E	204	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV RS	64.600	-	E	299	4	4.649	1.879	1.616	-		585
Enyaq Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 80	61.100	-	E	204	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV RS	64.600	-	E	299	4	4.653	1.879	1.622	-		570

SMART — smart.es

#1	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	38.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	18,1		288
Launch Edition	47.200	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Pro+	43.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	17,4		288
Premium	45.900	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Brabus	49.900	-	E	428	2	4.300	1.822	1.636	18,2		288
#3	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	39.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	17,2		370
Pro+	44.800	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,8		370
Premium	47.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
25th Anniversary Edition	47.900	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
Brabus	51.900	-	E	428	4	4.400	1.844	1.556	17,6		370

SSANGYONG — ssangyong.es

Korando	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 G15T 163 Limited 4x4 5p S/S Aut.	32.900	1.497	G	163	4	4.450	1.870	1.629	8,7		551
1.5 G15T 163 Line 5p S/S	20.750	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,5		551
1.5 G15T 163 Urban 5p S/S Aut.	26.000	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,9		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S	25.500	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	5,7		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S Aut.	27.600	1.597	D	136	4	4.450	1.870	1.629	6,1		551
1.6 D16T 163 Limited 4x4 5p Aut.	34.750	1.597	D	136	4	4.450	1.870	1.629	6,8		551
Rexton	**Euro NCAP: N.D.**										
D22 DTR Pro 7 plazas	39.200	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Limited 7 plazas	43.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Premium 7 plazas	51.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
Torres	**Euro NCAP: N.D.**										
G15T 4X2 Trend	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Life	34.500	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Trend GLP	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	-		463
G15T 4X2 Life AT	37.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	8,5		599
G15T 4X4 Adventure AT	41.500	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	9,1		599
G15T 4X4 Adventure AT GLP	44.250	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	-		463
Tivoli	**Euro NCAP: ★★★★**										
G12T 128 Line	17.100	1.197	G	128	2	4.225	1.810	1.613	6,7		427
G15 163 Line	17.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,2		427
G15 163 Urban Aut.	21.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,7		427
D16 136 Limited Aut.	27.000	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	6		427
D16 136 Urban	22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427
Tivoli Grand	**Euro NCAP: ★★★★**										
G15T 4x2 Line	17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G15T 4x2 Limited Auto.	25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574

SUBARU — subaru.es

Forester	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHybrid Sport Plus	35.400	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive	37.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive Plus	39.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
Impreza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHYBRID Urban	31.250	1.995	G	150	4	4.475	1.775	1.515	-		340
Levorg	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i 150 Sport 5p S/S Lineartronic	28.900	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	7,2		522
2.0i GLP 150 Sport 5p S/S Lineartronic	30.650	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	8,5		522
Outback	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5i 175 Sport AWD 5p Lineartronic	32.900	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	-		559
2.5i GLP Executive AWD Lineartronic	38.400	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
2.5i GLP 175 Sport AWD Lineartronic	34.650	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
BRZ	**Euro NCAP: ★★★★★**										
BRZ	39.500	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,8		237
XV	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6i 114 Sport 5p S/S CVT	23.300	1.600	G	114	4	4.465	1.800	1.595	-		-
2.0i 156 Sport Plus 5p S/S CVT	29.400	1.995	G	154	4	4.465	1.800	1.595	6,9		-

SUZUKI — auto.suzuki.es

Ignis	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 Mild Hybrid Red&White	14.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 Mild Hybrid GLE	15.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid Red&White	16.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid GLX	16.610	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid GLE	17.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid CVT GLX	17.800	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		260
S-Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T Mild Hybrid S1	24.945	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid S2	26.145	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S2	28.020	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,8		430
1.4T Mild Hybrid S3 Aut.	31.005	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,7		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 Aut.	32.800	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	6,1		430
Swift	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 Mild Hybrid GLE	15.270	1.197	G	83	2	3.845	1.735	1.495	4,9		265
1.2 Mild Hybrid GLE Aut	16.670	1.197	G	83	2	3.845	1.735	1.495	5,4		265
1.2 Mild Hybrid GLE 4x4	16.770	1.197	G	83	2	3.845	1.735	1.495	5,5		265
1.2 Mild Hybrid GLX Aut.	17.670	1.197	G	83	2	3.845	1.735	1.495	5,4		265
1.4 BoosterJet Hybrid	21.680	1.373	G	129	2	3.890	1.735	1.495	5,6		265
Vitara	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T GLE Mild Hybrid	23.740	1.373	G	129	2	4.175	1.775	1.610	5,7		375
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	25.540	1.373	G	129	4	4.175	1.775	1.610	6,2		375
1.4T GLE Strong Hybrid AGS	27.825	1.462	G	116	2	4.175	1.775	1.610	5,3		289
1.4T GLE Strong Hybrid AGS 4x4	29.695	1.462	G	116	4	4.175	1.775	1.610	5,8		289
Across	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5 PHEV GLX AWD	53.700	2.487	G	306	2	4.635	1.855	1.690	1,0		490
Swace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.8 Hybrid GLE	23.545	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596
1.8 Hybrid GLX	25.350	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596

SWM — swmmotors.es

G01	**Euro NCAP: ★★★**										
F Luxury	25.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	8,0		570
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA — teslamotor.es

Model 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 4p	39.990	-	E	238	4	4.694	1.849	1.443	-		340
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990	-	E	351	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Performance doble motor 4p	53.990	-	E	462	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Model Y	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Tracción trasera	46.490	-	E	325	2	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. gran auton.	53.400	-	E	351	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. Performance	59.990	-	E	480	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Model S	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran autonomía doble motor 5p Aut.	114.990	-	E	670	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Performance Plaid 5p Aut.	139.990	-	E	1020	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Model X	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Autonomía 5p Aut.	123.990	-	E	670	4	5.057	1.999	1.680	-		1273
Performance Ludicrous 5p Aut.	143.990	-	E	1020	4	5.057	1.999	1.680	-		1141

TOYOTA — toyota.es

Aygo X Cross	**Euro NCAP: ★★★★**										
Limited Edition	17.000	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,7		231
Limited Edition S-CVT	18.250	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,8		231
Camry											
Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
C-HR 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
140H Active	31.750	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
140H Advance	32.500	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
200H Advance	35.000	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport	38.500	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport AWD-i	40.500	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
200H GR Sport Premiere Edition	43.900	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
220PH Advance	43.000	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		3102
Corolla	**Euro NCAP: N.D.**										
Hatchback 140H Active Plus	24.200	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H GR Sport	27.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Business	28.350	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Style Plus	29.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 200 GR Sport	29.300	1.798	H	200	2	4.370	1.790	1.435	5,0		361
Sedan 140H Style	25.650	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Sedan 140H Eco	29.350	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Touring Sports 140H Active Plus	25.800	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H Style	27.050	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H GR Sport	28.900	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H Style	29.050	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H GR Sport	30.900	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Corolla Cross	**Euro NCAP: N.D.**										

Style 1.8 Hybrid	36.500	1.798	H	140	2	4.460	1.825	1.620	4,9		414
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600	1.987	H	196	2	4.460	1.825	1.620	5		414
GR Supra	**Euro NCAP: N.D.**										
Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550	1.998	G	258	2	4.379	1.854	1.292	7,3		290
3.0 Turbo Performance Manual	71.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
3.0 Turbo Limited Manual	74.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
Land Cruiser	**Euro NCAP: N.D.**										
2.8 180D GX 5p	43.100	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		621
2.8 180D VX 5p Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		553
Prius	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Proace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-		180
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plzAut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-		550
RAV4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
220H 218 Business 5p S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-		580
220H 222 Business 4x4 5p e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-		580
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Highlander	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0		579
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2		579
bZ4X	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance 4X2	48.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Advance 4X4	51.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X2	52.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X4	55.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Yaris	**Euro NCAP: ★★★★★**										
125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0		286
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Busines Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
Yaris Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
Mirai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Vision	65.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
Luxury	72.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
GR 86	**Euro NCAP: N.D.**										
RZ	34.900	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,7		226
VOLKSWAGEN	**volkswagen.es**										
Arteon	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	41.220	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		563
2.0 TDI 150	42.450	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	4,8		563
2.0 TDI 150 DSG	46.150	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	5,1		563
2.0 TSI 190 DSG	48.025	1.984	G	190	2	4.866	1.871	1.450	7,2		563
eHybrid 1.4 TSI 218 DSG Elegance	50.460	1.395	G	218	2	4.866	1.871	1.450	1,3		445
2.0 TDI 200 DSG R-Line	50.850	1.968	D	200	2	4.866	1.871	1.450	5,5		563
R 2.0 TSI 320 DSG	62.335	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Shooting Brake 1.5 TSI 150	46.840	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		565
Shooting Brake R 2.0 TSI 320 DSG	64.630	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Golf	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110	25.755	999	G	110	2	4.284	1.789	1.456	5,3		380
2.0 TDI 115	28.150	1.968	D	115	2	4.284	1.789	1.456	4,5		380
1.5 TSI 130 Life	28.395	1.498	G	130	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 TSI 150 Life	29.235	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,5		380
1.0 eTSI 110 DSG7	30.395	999	G	110	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
2.0 TDI 150 Life	33.500	1.968	D	150	2	4.284	1.789	1.456	4,4		380
2.0 TDI 115 DSG 7 Life	33.740	1.968	D	115	2	4.284	1.789	1.456	4,5		380
1.5 eTSI 150 DSG7 Life	34.230	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,7		380
1.5 TSI 130 R-Line	34.330	1.498	G	130	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 TSI 150 R-Line	35.250	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,7		380
2.0 TDI 150 DSG 7 R-Line	38.910	1.968	D	150	2	4.284	1.789	1.456	4,6		380
eHybrid 1.4 TSI 204 DSG	41.820	1.395	G	204	2	4.284	1.789	1.456	0,9		272
GTE 1.4 TSI 245 DSG	43.410	1.395	G	245	2	4.287	1.789	1.456	1,1		272
GTI 2.0 TSI 245	44.870	1.984	G	245	2	4.287	1.789	1.478	7,4		374
GTI 2.0 TSI 245 DSG	46.940	1.984	G	245	2	4.287	1.789	1.478	7,3		374
GTI Clubsport 2.0 TSI 300 DSG	49.300	1.984	G	300	2	4.287	1.789	1.478	7,3		374
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615	1.984	G	320	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915	1.984	G	333	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
Alltrack 1.8 TSI 180 BMT 4M 5p DSG6	36.850	1.798	G	180	4	4.567	1.799	1.515	6,7		605
Alltrack 2.0 TDI 184 BMT 4M 5p DSG7	39.640	1.968	D	184	4	4.567	1.799	1.515	5,2		605
Variant 1.0 TSI 110	27.210	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,5		611
Variant 2.0 TDI 115	29.385	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.5 TSI 130	30.820	1.498	G	130	2	4.633	1.789	1.498	5,4		611
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,2		611
Variant 1.5 TSI 150 Life	31.715	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,7		611
Variant 1.5 TSI 150 R-Line	35.460	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant R 2.0 TSI 320	52.380	1.984	G	320	4	4.633	1.789	1.498	7,8		611
ID.3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 150 kW 58 kWh	41.470		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,3		385
Pro S 150 kW 77 kWh	47.175		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,7		385
ID.4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	51.545		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16,2		543
GTX 340 CV 77 kWh	58.295		E	340	4	4.584	1.852	1.612	17,1		543
ID.5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	53.765		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
GTX 340 CV 77 kWh	60.245		E	340	4	4.582	1.852	1.619	16,4		549
ID.7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	61.970		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,1		532
ID.Buzz	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Pro 204 CV 77 kWh	61.480		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
Passat 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG Business	45.265	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,7		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line	49.785	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5,2		690
Passat Alltrack	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TDI 190 4Motion 5p DSG7	47.875	1.968	D	190	4	4.780	1.853	1.527	6,4		639
2.0 TDI 240 4Motion 5p DSG7	51.700	1.968	D	240	4	4.780	1.853	1.527	7,6		639
2.0 TSI 272 4Motion 5p DSG7	47.315	1.984	G	272	4	4.780	1.853	1.527	8,4		639
Polo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95	18.280	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 95 Life	19.255	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 95 Life DSG7	21.050	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5		351
1.0 TSI 95 R-Line	21.200	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 110 Life DSG7	21.720	999	G	110	2	4.074	1.751	1.451	5,5		351
1.0 TSI 110 R-Line DSG7	23.660	999	G	110	2	4.074	1.751	1.451	5,6		351
GTI DSG7	32.600	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
Taigo	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5		438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9		438
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0		438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1		438
T-Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 115 Advance 5p S/S	21.310	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	4,9		358
1.0 TSI 115 Advance 5p S/S DSG7	22.520	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	4,9		385
1.0 TSI 95 Edition 5p S/S	18.990	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	4,9		385
1.6 TDI 95 Edition 5p S/S	21.790	1.598	D	95	2	4.110	1.782	1.558	4,2		385
T-Roc	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0		445
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	4,6		445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0		445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8		445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-		284
Tiguan	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1		652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4		652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3		652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4		652
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6		652
Touareg	**Euro NCAP: N.D.**										
3.0 TDI V6 231 Premium 4M 5p tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 231 Pure 4M 5p tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 286 Premium 4M 5p tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M 5p tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9		810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M 5p tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4		810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7		610
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8		610
Amarok	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6		-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9		-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1		-
Touran	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 115 Edition 5p	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6		743
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 Edition 5p	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p	33.955	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p DSG6	37.445	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 190 BMT Sport 5p DSG6	43.420	1.968	D	190	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
VOLVO	**volvo.es**										
EX30	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Motor	36.770		E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7		325
Single Motor Extended Range	42.034		E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7		325
Twin Motor	48.265		E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3		325
EX90	**Euro NCAP: N.D.**										
Twin Ultra	104.895		E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9		692
Twin Performance Ultra	109.900		E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1		692
C40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	44.600		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	52.880		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
S60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9		390
S90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription	74.640	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
V60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4		529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0		529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,9		529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,5		529
V90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Momentum Pro Aut.	57.150	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B5 Momentum Pro Aut.	61.650	1.969	D	250	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B4 R-Design Aut.	61.740	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B5 Inscription Aut.	65.550	1.969	D	250	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
T6 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.936	1.879	1.475	2,0		560
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	74.950	1.969	G	392	4	4.936	1.879	1.475	2,0		560
Cross Country B6 AWD Aut.	78.897	1.969	G	299	4	4.963	1.879	1.475	8,1		560
XC40	**Euro NCAP: N.D.**										
T2 Momentum Core	31.950	1.477	G	129	2	4.425	1.863	1.652	7,0		460
T2 Momentum Core Aut.	34.450	1.477	G	129	2	4.425	1.863	1.652	7,3		460
T3 Momentum Core	34.450	1.477	G	163	2	4.425	1.863	1.652	7,3		460
T3 Momentum Core Aut.	36.950	1.477	G	163	2	4.425	1.863	1.652	7,3		460
T2 Inscription	38.428	1.477	G	129	2	4.425	1.863	1.652	7,0		460
T2 Momentum Pro Aut.	38.500	1.477	G	129	2	4.425	1.863	1.652	7,4		460
T2 R.Design	38.740	1.477	G	129	2	4.425	1.863	1.652	7,0		460
T3 Momentum Aut.	38.910	1.477	G	163	2	4.425	1.863	1.652	7,3		460
T3 Inscription	40.926	1.477	G	163	2	4.425	1.863	1.652	7,0		460
B4 Momentum Aut.	41.950	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	7,2		460
Recharge T4 Inscription Expression	45.250	1.477	G	211	2	4.425	1.863	1.652	2,1		452
Recharge T5 Inscription Expression	46.350	1.477	G	261	2	4.425	1.863	1.652	2,1		452
B4 Momentum Pro AWD Aut.	46.657	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	7,2		460
Recharge T4 R-Design Expression	47.900	1.477	G	211	2	4.425	1.863	1.652	2,1		452
B5 Momentum AWD Aut.	48.400	1.969	G	250	2	4.425	1.863	1.652	7,7		460
Recharge T5 R-Design Expression	49.000	1.477	G	261	2	4.425	1.863	1.652	2,1		452
Recharge T4 R-Design	50.320	1.477	G	211	2	4.425	1.863	1.652	2,1		452
Recharge Eléctrico Core	42.934	-	E	231	2	4.425	1.863	1.652	-		445
Recharge Twin Eléctrico Plus	52.286	-	E	408	4	4.425	1.863	1.652	-		445
Recharge Twin Eléctrico Pro	56.075	-	E	408	4	4.425	1.863	1.652	-		445
XC60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Diesel Momentum	49.350	1.969	D	211	2	4.688	1.902	1.658	6,2		483
B4 Gasolina Momentum	49.900	1.969	G	197	2	4.688	1.902	1.658	7,6		483
B4 Diesel Momentum Pro	51.500	1.969	D	211	2	4.688	1.902	1.658	6,2		483
B4 Gasolina Momentum Pro	52.057	1.969	G	197	2	4.688	1.902	1.658	7,6		483
B4 Diesel AWD Momentum	52.265	1.969	D	211	4	4.688	1.902	1.658	6,1		483
B5 Diesel AWD Momentum	57.385	1.969	D	249	4	4.688	1.902	1.658	6,1		483
B5 Diesel AWD R-Desigm Aut.	63.861	1.969	D	249	4	4.688	1.902	1.658	6,1		483
B4 Diesel AWD R-Design	59.000	1.969	D	211	4	4.688	1.902	1.658	6,4		483
B5 Diesel AWD Momentum Pro	59.550	1.969	D	249	4	4.688	1.902	1.658	6,4		483
T6 eAWD Recharge Inscription Expr.	61.800	1.969	G	350	4	4.688	1.902	1.658	1,1		468
T6 eAWD Recharge Inscription	66.156	1.969	G	350	4	4.688	1.902	1.658	1,1		468
T8 eAWD Recharge Polestar	78.738	1.969	G	455	4	4.688	1.902	1.658	1,2		468
XC90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B5 Diesel AWD Momentum 5plz Aut.	68.650	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		721
B5 Diesel AWD Momentum 7plz Aut.	70.200	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		692
B5 Diesel AWD Business Plus 7plz Aut.	71.458	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		692
B5 Gasolina AWD Momentum 7 plz.	72.350	1.969	G	250	4	4.950	1.923	1.776	9,0		692
5 Diesel AWD R-Design 7plz Aut.	76.236	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		692
T8 Twin AWD Momentum 7plz	80.250	1.969	G	392	4	4.950	1.923	1.776	2,5		640
T8 Twin AWD Business Plus 7plz	81.460	1.969	G	392	4	4.950	1.923	1.776	2,5		640

MULLEN FIVE RS
LISTO PARA LA CALLE

Mullen es un fabricante (o más bien una startup) de vehículos eléctricos de origen norteamericano. Y este Five RS es su última creación. El coche saldrá al mercado previsiblemente en 2026, aunque ya se presenta en formato final. ¡Y vaya aspecto! Lo de RS casi se queda corto, con un diseño es espectacular. Es una suerte de crossover de gran tamaño (4,9 metros de largo) de aerodinámica muy agresiva: alerón, faldones a ras de suelo, grandes tomas de aire, llantas de 20 y 21"... Incluso el habitáculo sorprende por su estilo futurista y digital, aunque lo verdaderamente interesante es la mecánica. Sí, es 100 % eléctrica, pero no una cualquiera: produce un total de 1.014 CV de potencia. Toma nota: Mullen asegura que su Five RS cubre el 0-100 km/h en menos de 2 segundos. Si te gusta, espera sentado, porque su llegada a Europa no está clara.

SUBARU WRX S4 STI SPORT
TE DESEAMOS MUCHA SUERTE

Subaru ha lanzado, solo para Japón, una edición muy especial y limitada a 500 unidades de su WRX. Llamado S4 STI Sport, es lo más exclusivo que vende actualmente la firma asiática, un modelo que no se comercializa a este lado del planeta. Presenta llantas forjadas BBS de 19", kit aerodinámico específico y hasta un color especial llamado Offshore Blue Metallic. Dentro sigue la misma línea estética con asientos deportivos Recaro y multitud de costuras en color plata a contraste con la tapicería. ¿Su motor? Un bóxer turbo de 4 cilindros con 271 CV que envía la potencia a las 4 ruedas mediante un cambio automático CVT. No parece tan especial, ¿verdad? En realidad, lo que lo hace especial es la manera de conseguir uno. Y es que el interesado entrará en un sorteo, tipo lotería, para hacerse con alguna de esas pocas unidades que verán la luz. Después, de tocar el boleto ganador, habría que pagar 6.237.000 yenes, unos 39.300 € al cambio.

Director:
Eduardo Cano
(ecano@grupov.es)

Redacción:
Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín

Portada y Maquetación:
Jorge Molina

Directores de Publicidad:
Ana Cid (acid@grupov.es) y
Carlos Martín (cmartin@grupov.es)

Fotomecánica: Carlos Esteso
y Roberto Del Barco

Secretaria de redacción: Elena García

Colaboradores:
Karam El Shenawy, Andrés Izurieta,
Álvaro Ruiz y José A. Gómez

GRUPO V

Editor:
Martín Gabilondo Viqueira

Director Comercial:
Sergio Herráez

Director de producción y distribución:
Martín Gabilondo Sánchez

Director de Arte:
Javier Corral

**Redacción, publicidad
y suscripciones:**
C/ Valportillo Primera, n.º 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37 • Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

Suscripciones:
suscripciones@grupov.es

E-mail: coches@grupov.es

Imprime: Rotocobrhi

Distribuye: SGEL

Depósito Legal: M-51777-2009

ISSN: 2255-0143

Publicación controlada por

NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V. Precio: 1,99 euros (incluido IVA). Canarias: 2,14 euros (sobretasa aérea).

* La vigencia de todos los precios publicados está sujeta a los periodos de validez y cambios estipulados por el fabricante.

Saber comunicar

es una parte muy importante de tu empresa

Y también de la nuestra

Las respuestas a tus preguntas
sobre comunicación publicitaria en

www.comunicatalks.com

am Asociación de Agencias de Medios

Para que la comunicación funcione

Škoda Karoq

La vida puede cambiar, tu Škoda también.

Hoy piensas de una manera, mañana quién sabe.
Por eso, disfruta de este SUV con la tranquilidad
de decidir en 4 años qué hacer con él.

ŠKODA Tú eliges
Lo cambias | Lo devuelves | Te lo quedas

Consumo de combustible combinado WLTP (l/100 km): 6,2 l/100 km,
emisiones CO_2 (g/km) WLTP: 139 g/km.

ESPECIAL Coches 2000

Comerciales

coches TV

100 % ELÉCTRICA O DIÉSEL

CONTACTO

RENAULT MASTER

UNA AERODINÁMICA PERFECTA

PRUEBA

2.0 ECOBLUE DE 205 CV

FORD RANGER RAPTOR

LA PROBAMOS CON MOTOR DIÉSEL

CONTACTO

FORD COURIER

4,3 M PARA CARGAR HASTA 2,9 M³

DESDE 21.552 €

CONTACTO

INVICTA MWM SPARTAN EV

100 % ELÉCTRICO, 100 % ROBUSTO Y 100 % TODOTERRENO

262 KM DE RANGO

Conoce a los Ganadores

Ford Pro™ ha hecho doblete en 2024 con la Nueva Transit Custom, ganadora del Premio International Van Of The Year (IVOTY) y el Ranger, ganador del International Pick-up Award (IPUA).

INTERNATIONAL 2024 Ford Ranger PICK-UP AWARD

INTERNATIONAL 2024 Ford Transit Custom VAN OF THE YEAR

Ford PRO™

Gama Ford Transit Custom y Ranger sin opciones: Consumo WLTP Ciclo Mixto de 1,6 a 13,8 l/100km. Emisiones de CO2 WLTP de 36 a 315 g/km, medidas conforme a la normativa vigente. Las emisiones de CO2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado.

SUMARIO

4. **CONTACTO:** INVICTA SPARTAN EV
6. **CONTACTO:** IVECO DAILY 2024
8. **CONTACTO:** FORD TRANSIT/ TOURNEO COURIER
10. **CONTACTO:** RENAULT MASTER
12. **ESPECIAL:** GAMA CITROËN BERLINGO 2024
14. **PRUEBA:** FORD RANGER RAPTOR D. CAB. 2.0 EcoBlue 205 CV
15. **AVANCE:** FORD RANGER PHEV

CARTA DEL DIRECTOR

Empezamos fuerte

Eduardo Lausín

No han sido, estos últimos años, precisamente el paradigma de las buenas ventas y los números verdes. Pero parece que este periodo está llegando a su fin. Al menos eso es lo que avanzan los primeros datos de matriculaciones en 2024, que dan un arranque de año en positivo. Muy positivo en realidad. El crecimiento en matriculaciones se cifra en un 17,6 € a primeros de año, con más de 11.000 unidades matriculadas solo en el primer mes. A falta de conocer cómo se desarrolla este 2024, está claro que la senda parece pintada de verde. Claro que, en zonas como grandes ciudades en España, las restricciones a vehículos más contaminantes están haciendo mella, aunque sea por adelantado. De hecho, es el canal empresa el que más crece, entendiendo la renovación de producto, entre otros, para superar futuras prohibiciones.

De todos modos, la industria parece firme, y lo digo porque prácticamente no hay ningún fabricante que no haya presentado alguna novedad en los últimos meses o prevea presentarla durante este mismo año. Y, ojo, hablo de producto profesional, pero también de producto turismo e incluso lúdico. Un buen ejemplo es la Citroën Holidays, la versión camper de la furgoneta turismo media de la firma de los chevrones. Pero no queda ahí la cosa. Renault, ya lo verá en estas páginas, lanza un órdago con su nueva Master que, literalmente, lo cambia todo. Mercedes-Benz, por su parte, actualiza su gama Sprinter, especialmente su variante eléctrica, ahora con mucha más autonomía. Stellantis en su conjunto rehace por completo su gama de furgonetas, al mismo tiempo que Toyota, que rejuvenece su familia ProAce. Y no es todo, lo verá en las siguientes páginas, llegan también apuestas rompedoras, como una interesantísima pick-up Ford Ranger con mecánica híbrida enchufable. Sin más, ¿seremos capaces de seguir el ritmo?

elausin@grupov.es

INVICTA MWM SPARTAN

No hay nada igual

Invicta trae a España el MWM Spartan, un todoterreno 100 % eléctrico que destaca por sus cualidades todoterreno. Fabricado en Chequia, luce etiqueta 0 Emisiones y tiene un precio de 58.302 €.

POR **EDUARDO LAUSÍN**

Es complicado encuadrar este vehículo en el mercado, principalmente porque no hay nada igual. Se trata de un vehículo fabricado en Chequia que, a su vez, se basa en el vetusto UAZ 469 ruso de los años 70. Aunque, en realidad, tiene poco que ver. Es una suerte de retrofit, aunque como digo, se fabrica nuevo.

Bajo el capó esconde una mecánica totalmente eléctrica de 120 kW, o lo que es lo mismo, 163 CV y 600 Nm de par alimentada por una batería de 62,2 kWh. Todo ello para una autonomía homologada de 262 km.

MUY 4X4

Esos datos quizás chocan con la concepción del vehículo, que es un auténtico 4x4, con ejes rígidos y hasta suspensión por ballestas en el eje trasero. Tiene tracción total conectable, reductora y hasta bloqueo trasero de diferencial, además de unos muy buenos ángulos y de una altura libre de 210 mm. La altura de vadeo es de 500 mm.

Además, Invicta nos da la oportunidad de equiparlo con elementos de muy alta calidad, como barras delanteras, baca de techo integral de ARB o un cabestrante firmado por Warn.

Eso sí, el equipamiento no va mucho más allá. No hay radio, ningún tipo de multimedia, ni tampoco algún tipo de asistencia a la conducción. Por no haber, no hay ni Airbag. Es un coche tremendamente sencillo y, aparentemente, fiable, más que nada porque no hay nada que romper. Está destinado a trabajadores forestales o empresas agrícolas, de hecho, está homologado como N1.

¿Su precio? Elevado para lo que realmente es, aunque con ayudas y descuentos se queda en 44.900 €. ■

La carga en AC es a 7,4 kW y en DC alcanza los 60 kW.

Interior totalmente espartano. No hay radio, ni Airbag... nada. Debajo, la altura del maletero es muy alta.

Estos son los únicos controles: el cambio es por botón, muy simple.

Las claves

- Basado en el UAZ 469
- 100 % eléctrico con 163 CV
- Batería de 62 kWh, 262 km de rango
- Homologación N1
- 4x4 conectable con reductora y bloqueo tras.
- A la venta por 44.900 € con descuentos

735 KG DE CARGA ÚTIL Y 2.500 KG DE ARRASTRE

Una publicación de
GRUPO V
www.grupov.es

NUEVO ESPECIAL YA EN TU KIOSCO

EN FORMATO DE LUJO

TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES

VERSIONES DIÉSEL, BIO-GNC Y HASTA 100 % ELÉCTRICA

IVECO DAILY

Potente y sostenible

Iveco pone a punto su Daily para una nueva era en la que electrificación y sostenibilidad marcan tendencia. Gana calidad, gana tecnología y gana seguridad. Así la conocimos y te lo contamos.

POR **FERNANDO RIVAS**

Salpicadero renovado con cuadro digital y un nuevo multimedia con conexiones a smartphone. El navegador es Tom Tom Live, conectado.

En Iveco han decidido que ha llegado el momento de hacer un cambio de rumbo. No solo una tremenda renovación de su gama si no también en la forma de ofrecer sus servicios a los clientes. Y todo ello se ve reflejado en un cambio de logo que ahora ha evolucionado, sin dejar atrás los valores de la marca, pero incorporando un tono azulado para representar las nuevas tecnologías.

En un evento espectacular y de nivel mundial al que pudimos asistir en Barcelona, presentó, por primera vez en sus 48 años de vida, la renovación completa de su gama de cara a 2024. Y es que en Iveco han realizado una inversión de 1.000 millones de euros para reacondicionar toda la línea de producto de una vez.

Las bases sobre las que se asienta este cambio son, principalmente, ofrecer un verdadero avance tecnológico, buscar como objetivo prioritario solucionar las necesidades del cliente y tener una línea de producto y fabricación comprometida con la sostenibilidad.

LÍDER DEL MERCADO

Una de las protagonistas principales de este cambio es su exitosa furgoneta Iveco Daily, un modelo líder de ventas que lleva en el mercado desde 1978. Pese a que el modelo se renovó por completo en 2022, y desde esa fecha equipa una mecánica Euro 6 optimizada, ha recibido una interesante puesta a punto. Incorpora ahora mejoras para hacer la vida más cómoda a sus usuarios co-

Cuadro digital con diferentes vistas de la información.

mo el arranque y entrada sin llave dirigida a aquellos que hacen muchas entregas diarias o la apertura de puertas y ventanillas desde la App de la marca.

Se ha trabajado también en mejorar su rendimiento haciendo que adelgace casi 60 kilos con medidas tan interesantes como dotarla de un nuevo depósito combustible de 40 litros que pesa solo 25 kilos. Además, incorpora llantas de acero ligeras, nuevos amortiguadores y un eje trasero mejorado para ganar en dinamismo y agilidad.

<< Iveco permite controlar algunas funciones en remoto vía app >>

Por otro lado, la nueva Daily integra interesantes servicios de gestión de flotas. Una cualidad muy interesante en lo que a la Iveco eDaily eléctrica se refiere porque ofrece herramientas muy útiles para, por ejemplo, gestionar la carga, optimizar la conducción, elegir las rutas más favorables...

MÁS SEGURIDAD

Pero lo que no pierde este nuevo modelo es su chasis de largueros y travesaños, con una muy elevada capacidad de carga, apoyada también en su oferta de doble rueda trasera. Otra cosa, la Iveco Daily es ahora mucho más sostenible que nunca y, además de su variante 100 % eléctrica, dispone de una opción de bio-GNC.

Más novedades: los nuevos sistemas ADAS de ayudas a la conducción que llegan a un nivel 2 de conducción autónoma y ofrecen al conductor un nivel de seguridad óptimo.

PARA TODOS

La gama Iveco Daily es, como siempre, una referencia en lo que a opciones de personalización se refiere. Además, de las diferentes opciones de carrocería furgón (con hasta 5 longitudes y hasta 19,6 m³ de volumen de carga), la Daily se ofrece en versión chasis cabina para transformaciones a medida. Además, Iveco propone versiones doble cabina para una mayor versatilidad. De paso, pensando en todo tipo de clientes, la nueva Daily sigue confiando en una variante 4x4 con mayores capacidades todoterreno en carrocerías furgón y chasis cabina.

FORD TRANSIT COURIER

Pequeña, pero capaz

La nueva generación Courier gana en tamaño, pero mantiene intactos su valores. La furgoneta más compacta de Ford combina modularidad, tecnología y eficiencia, todo en un envase que propone alternativas furgón, combi y turismo.

POR **EDUARDO LAUSÍN**

Es la más pequeña de la familia, pero no por ello es poco capaz. Me refiero a la Ford Transit Courier, que estrena generación, pero mantiene intacto su carácter urbanita. Ha ganado en tamaño, ahora mide 4,33 m de largo, pero esto lo ha trasladado al espacio de carga.

La nueva Transit Courier incrementa su capacidad de carga hasta los 854 kg (un 45 % más), mientras que el pesomáximo de remolque se cifra en 1.100 kg. Por volumen, también sale ganando, y es que ahora ofrece una caja de 2,9 m^3. Y no se queda ahí, con un nuebo mamparo de apertura inferior, la longitud de carga es de hasta 2,6 m. Un último dato, la colocación inclinada de los amortiguadores traseros amplía la zona de carga, de modo que ahora puede cargar con dos europalés.

Al margen de sus capacidades, Ford ha pensado en la comodidad de los usuarios instalando u ofreciendo elementos clave en el día a día. Por ejemplo, la iluminación nterior es LED y, además, ofrece cubiertas de madera o goma, raíles de carga e incluso ofrece de fábrica cerraduras de seguridad.

Estrena cuadro digital y multimedia SYNC 4.

La capacidad de carga se ha incrementado y Ford ofrece revestimientos interiores en madera o goma, iluminación LED, cerraduras de fábrica...

NUEVA TRANSIT CONNECT

Al margen de la Courier, Ford presenta su nueva Transit Connect. Esta furgoneta comercial gana en capacidades, con una caja de carga de hasta 3,7 m³. Disponible en dos longitudes, ofrece una carga útil de hasta 820 kg. Mecánicamente equipa dos motores diésel EcoBlue de 102 y 122 CV, este último con tracción total a elegir, pero la absoluta novedad es la Transit Connect PHEV. Emplea un sistema híbrido enchufable 150 CV y 350 Nm de par con una autonomía eléctrica de 110 km.

Las claves

- Gasolina y diésel entre 100 y 125 CV
- E-Transit eléctrica este año
- Hasta 854 kg de carga útil, 2,9 m³ de volumen
- Versiones furgón y Kombi
- A la venta desde 21.552 € con IVA y sin descuentos

MÁS TECNOLOGÍA

La tecnología embarcada ha mejorado también: multimedia conectado con actualizaciones OTA, navegación conectada, Android Auto y Apple CarPLay sin cables, cuadro de mandos digital... Por no hablar de seguridad.

La Courier hereda elementos de la gama turismo como sistema de mantenimiento de carril, asistencia en intersecciones, control de velocidad de crucero...

MANTIENE EL DIÉSEL

Finalmente, Ford mantiene una interesante gama mecánica en su familiar Courier. Hay tres opciones. La gama gasolina se compone de los EcoBoost de 100 y 125 CV y la gama diésel confía en el 1.5 EcoBlue de 100 CV. Hay una caja automática en opción con mecánica gasolina.

Pudimos probar brevemente este modelo hace unas semanas en Sitges y la mejora ha sido importante. Es un coche más asentado, con un comportamiento muy eficaz en ciudad y con un consumo interesante en las versiones diésel (la alternativa gasolina de 125 CV, aunque más potente, consumo notablemente más).

FORD TOURNEO COURIER

Para esta generación Ford ha organizado de manera limpia su gama Courier y añade una variante turismo denominada Tourneo. Es algo más refinada, al menos en el plano estético, pero lo importante es que cumple perfectamente con su sometido. Pequeña, como la Transit, con cinco plazas y con un maletero de 570 litros, así es el modelo compacto más versátil de Ford. Ofrece un equipamiento de serie algo más rico, más niveles de acabado y un único motor, en este caso el gasolina EcoBoost de 125 CV como única alternativa a elegir entre cambio manual o automático. Ya está a la venta desde 26.913 € son descuentos.

RENAULT MASTER

Un nuevo concepto

Renault redefine el concepto de furgoneta de gran tamaño con un diseño que gira en torno a la aerodinámica en la búsqueda obsesiva por la eficiencia, incluyendo alternativas diésel, eléctrica y hasta de hidrógeno. Te lo contamos.

POR **FERNANDO RIVAS**

Hace ya 44 años que el furgón Renault Master llegó al mercado. Más de 4 décadas que le han permitido vender nada menos que 3 millones de unidades: es un pilar fundamental de la gama comercial.

Esta nueva generación llega con aires mucho más modernos asentados sobre un diseño vanguardista, denominado Aerovan, en el que se ha tenido muy en cuenta la aerodinámica y la sostenibilidad medioambiental. Una imagen poderosa que centra todas la miradas en una enorme parrilla de lamas verticales presidiendo el morro de la Master y unas ópticas afiladas en los extremos.

MÁS TECNOLOGÍA

En su interior se logra un gran avance en términos de calidad, con un ambiente más propio de un turismo. Destaca su pantalla multimedia de 10", de serie, un volante pequeño y una palanca de cambios bien situada. El multimedia openR link ofrece más de 50 aplicaciones a través de Google Play, navegación en Google Maps y Google Assistant.

Nuevo panel con multimedia de 10" de serie.

CAJA DE CARGA ENTRE 11 Y 22 M³

Las claves

- Versiones diésel de 105, 130, 150 y 170 CV
- Versión 100 % eléctrica hasta 410 km
- Próximamente a hidrógeno
- Carga útil hasta 22 m^3
- A la venta segundo trimestre de 2024

La seguridad queda asegurada, entre otros, por la iluminación LED.

De paso, incrementa su espacio trasero en un 25 %. Con una carga útil de hasta 4 T y un volumen de carga de 11 a 22 m^3 satisface las necesidades de casi cualquier cliente.

MECÁNICAS A ELEGIR

El nuevo Renault Master no se limita a la innovación en el diseño y en la tecnología, sino que también se destaca por su plataforma multienergía. De esta manera puede ofrecer motores diésel Blue dCi de 105, 130, 150 o 170 CV y una nueva caja de cambios automática de 9 velocidades. Además, las versiones eléctricas E-TECH ofrecen autonomías de hasta 410 km gracias a una batería de 87 kWh que está instalada en un marco específico reforzado que la protege de todo tipo de impactos. Por otra parte, la Renault Master también puede albergar un motor de hidrógeno H2-Tech y una celda de combustible.

Disponible a partir del segundo trimestre de 2024, el Renault Master 2024 ofrecerá una gama completa de 20 configuraciones diferentes, con un ancho de acceso mejorado, una puerta lateral corrediza y mayores longitudes de carga. ■

¿POR QUÉ SE LLAMA AEROVAN?

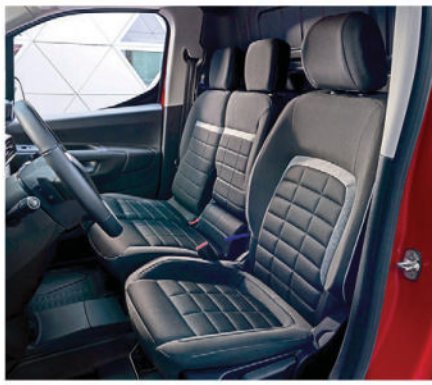
Renault define su nueva Master como Aerovan, y es por un motivo muy claro, su marcado perfil aerodinámico. No es cuestión de estética, sino que su Scx es más de un 20 % menor que la generación anterior. Esto, en palabras de la marca, permite que, por ejemplo, la versión eléctrica consuma un 21 % menos de energía que antes, mientras que la versión térmica consume 1,5 litros/100 km menos.

CITROËN BERLINGO

Nuevo, nuevo

El Citroën Berlingo se renueva para ofrecer no solo una imagen más fresca, también un mayor confort, más tecnología y un rango para la versión eléctrica mejor adaptado a sus clientes. Te contamos todo.

Volante, cuadro de mandos digital y multimedia de 10" de serie son nuevos. Debajo, detalle de la cámara de visión trasera mejorada.



Los asientos Advanced Comfort aterrizan en la gama Berlingo. Tienen un mullido específico.

El frontal ya nos advierte de que es nuevo, pero debajo esconde mucho más. El nuevo Berlingo estrena imagen, más acorde al resto de la gama, que se encuentra en pleno cambio generacional. Pero, al margen de esto, bajo su piel se adapta mejor a las necesidades actuales de su cliente tipo. Este comercial ofrece las mismas dos carrocerías que su antecesor: versión M de 4,4 m y versión XL de 4,75 m. Esto le permite, en su carrocería furgón, cargar hasta 1 tonelada (789 kg en ë-Berlingo). La caja de carga alcanza los 4,4 m^3. De paso, Citroën propone una carrocería de cabina extendida con tres asientos.

Si esto es lo que sigue como siempre, espérate a lo nuevo. La tecnología es clave en esta ac-

Gracias al sistema Moduwork, la longitud útil de carga asciende a los 3,09 m.

tualización, con elementos tan interesantes como un nuevo cuadro de mandos digital o un completamente renovado sistema multimedia. Este último alcanza las 10" (de serie) y ofrece un universo de posibilidades al cliente. En su versión opcional más avanzada, por ejemplo, equipa navegación conectada 3D, Android Auto y Apple CarPlay, cámara de marcha atrás integrada, entrada y arranque sin llave y también un útil cargador inalámbrico para móvil.

MÁS SEGURIDAD

Las ayudas a la conducción reciben también una actualización. Por ejemplo, Citroën mejora las capacidades del retrovisor central digital, ayudando al conductor a controlar el entorno. De paso, equipa hasta 12 sensores repartidos por la carrocería, previstos para guiar al usuario en tareas de aparcamiento y estrena, finalmente, un control de velocidad de crucero adaptativo con Stop&Go y centrado en el carril, tecnologías habituales en la gama turismo de la marca.

Por otra parte, Citroën actualiza la oferta mecánica. Mantiene las clásicas opciones de combustión: la gama gasolina queda cubierta por el PureTech de 110 CV y la diésel se centra en los BlueHDi de 100 y 130 CV de potencia. La gran novedad es el ë-Berlingo, que mejora prestaciones. Ofrece prácticamente la misma unidad de potencia, es decir, un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) y 270 Nm de par atado a una batería de 50 kWh (esta es nueva). Se han realizado diversos ajustes que mejoran en un 20 % el rango. Ahora el ë-Berlingo cubre 330 km en homologación. Además, estrena una nueva frenada regenerativa en 3 niveles.

ë-BERLINGO: TAMBIÉN TURISMO

Por supuesto, hay un Berlingo también para pasajeros. De momento en variante 100 % eléctrica, recibe las mismas actualizaciones. Su motor de 100 kW (136 CV) permanece invariado, pero estrena una batería de 50 kWh netos. Esto le permite aumentar notablemente su rango por carga: puede ahora rodar hasta 320 km en ciclo de homologación WLTP. Por lo demás, el nuevo ë-Berlingo para pasajeros está disponible con dos tallas de carrocería (4,4 y 4,75 m) y puede transportar hasta a 7 pasajeros. La tecnología recibe una pequeña actualización común a la variante comercial: nuevo cuadro, multimedia de 10" con navegador conectado o conexiones Android Auto y Apple CarPlay sin cables. Al margen, mejora algunos sistemas de asistencia a la conducción y también ofrece un mayor confort a bordo, especialmente para los dos pasajeros delanteros, gracias a unos nuevos asientos Advanced Comfort heredados de algunos otros modelos del fabricante.

FORD RANGER RAPTOR D. CAB. 2.0 ECOBLUE 205 CV

Más... ¿lógico?

La nueva generación Raptor llegó a España solo con motorización gasolina, algo que muchos clientes demandaban pero, ¿tenía sentido mantener solo esa mecánica? La respuesta es no. Ahora hay una diésel.

POR **EDUARDO LAUSÍN**

En realidad, se trata del mismo motor que equipaba la anterior generación de la Ranger Raptor, y que de una forma u otra debía regresar a esta. El 2.0 EcoBlue de 205 CV de potencia no tiene el mismo gancho que su alternativa gasolina, más en un coche de pretensiones... 'deportivas'. Pero el ahorro es considerable. En todo.

Por ejemplo, en el momento de la compra esta variante diésel ya supone 4.000 € de ahorro. Y no acaba ahí. De acuerdo, es un vehículo más lento y de funcionamiento más tosco, pero el gasto es también mucho menor. No se trata de un 'mechero', pues la media ronda los 11 l/100 km, pero ya son al menos un par de litros menos.

Al margen de lo dicho, esta versión diésel tiene marginalmente algo más de par, lo que puede hacer de ella una alternativa mejor para arrastrar remolques.

IGUAL DE SALVAJE

Lo que permanece invariado es el nivel de preparación de chasis. Los amortiguadores Fox Live Valve permiten hacer salvajadas sin descomponer el coche: saltos, pasar por roderas y baches a toda velocidad... Y lo mejor de todo es que el conjunto (y con esto incluyo los neumáticos General Grabber AT3 de serie) va igual de asentado en campo que en carretera.

Por supuesto, sigue siendo un excelente todoterreno, con tracción total conectable, bloqueo triple de diferenciales, reductora... Además, cuenta con multitud de modos de conducción que se adaptan al terreno. Otro detalle más, aunque pierde altura libre al suelo frente a su antecesor, con 265 mm entra al campo con garantías. ¿Su mayor problema? Las dimensiones (más de 5 m) y el ángulo de salida de solo 24º. ■

Equipa neumáticos General Grabber AT3 en medida 285/70 R17.

Equipa de serie un multimedia con pantalla táctil vertical de 12".

Arriba: cortinilla metálica eléctrica. Debajo: selector de modos.

MOTOR DIÉSEL DE 205 CV

FICHA TÉCNICA

FORD RANGER RAPTOR D. CAB. 2.0 EcoBlue 205 CV

MOTOR	Diésel, 4 cil. en línea, turbo
CILINDRADA	1.997 cm^3
POTENCIA	205 CV
PAR MÁXIMO	500 Nm
V. MÁXIMA	183 km/h
ACELERACIÓN	10,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	10,6 l/100 km (WLTP)
DEPÓSITO	80
MEDIDAS (L/A/AL)	5.360 / 2.028 / 1.926 mm
DISTANCIA ENTRE EJES	3.270 mm
CARGA ÚTIL	n.d.
PRECIO BASE	73.323 €
GAMA DESDE	73.323 €
CUOTA RENTING	n.d.

FORD RANGER PHEV

Única en su clase

Adquirir una pick-up con etiqueta 0 Emisiones va siendo, poco a poco, cada vez más posible en España. La última en llegar es la Ford Ranger PHEV, una pick-up híbrida enchufable que llegará al mercado en 2025.

POR **EDUARDO LAUSÍN**

Sin detalles aún, la carga de la batería será siempre en AC.

Con Pro Power Onboard se pueden conectar aparatos externos a 10 A.

Aún queda mucho para verla por las calles, de hecho, Ford anuncia que se encuentra todavía en desarrollo, pero el concepto es de lo más interesante. Emplea un sistema híbrido enchufable cuyos datos aún no se han desvelado por completo, pero sí que acude a un motor gasolina de 2,3 litros atado a otro eléctrico.

De la batería conocemos poco, salvo que no restará espacio de carga y, sobre todo, que permitirá a esta Ranger PHEV rodar más de 45 km en modo completamente eléctrico. La carga se efectuará estrictamente en AC.

SOLO DOBLE CABINA

Ford asegura que, al menos en su lanzamiento, estará disponible exclusivamente en carrocería Doble Cabina, lo que avanza que la gama PHEV también podrá asociarse a acabados altos de gama, con un perfil de cliente más lúdico.

En cualquier caso, parece será un coche tan capaz como cualquier otro Ranger, ya que Ford confirma que su capacidad de remolque asciende a las 3,5 toneladas. De paso, gracias al nuevo sistema eléctrico, ofrecerá una pareja de tomas de corriente en la caja de carga de 10 A cada uno, indicados para conectar sistemas auxiliares aprovechando la batería de alto voltaje o herramienta, en el caso de las versiones más profesionales.

En cuanto al sistema híbrido, aunque no hay detalles concretos, será muy similar al ofrecido en muchos otros modelos de la familia Ford, incluidos los diferentes modos de conducción seleccionables. El usuario podrá elegir cuándo usa la batería: por ejemplo, puede elegir mantener el nivel de carga para gastarlo más adelante o incluso forzar el uso del motor eléctrico para reducir las emisiones.

Otro detalle más, el propio coche sabrá cuándo ingresa en un área de bajas emisiones y automáticamente utiliza el motor eléctrico siempre que haya carga en la batería. ■

<< Promete más de 45 kilómetros en modo 100 % eléctrico >>

Las claves

- Versión PHEV con etiqueta 0 Emisiones
- Misma capacidad de carga
- Hasta 3,5 T de capacidad de remolque
- Más de 45 km de rango EV

LLEGA EN 2025

GAMA BUSINESS ELECTRIC

La carga sigue siendo el alma de tu negocio.

ADVANCED COMFORT CITROËN

Amortiguadores hidráulicos progresivos
Asientos Advance Comfort
Condiciones excepcionales

Tu opinión cuenta 4/5
citroen-advisor.es

Gama ë-Berlingo: Consumo eléctrico combinado WLTP* (Wh/km) 227. Emisiones CO_2 WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP hasta 245. Gama ë-Jumpy 50 kWH: Consumo eléctrico combinado WLTP* (Wh/km) 281,6. Emisiones CO_2 WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP hasta 230. Gama ë-Jumpy 75 kWH: Consumo eléctrico combinado WLTP* (Wh/km) 294,4. Emisiones CO_2 WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP hasta 330.